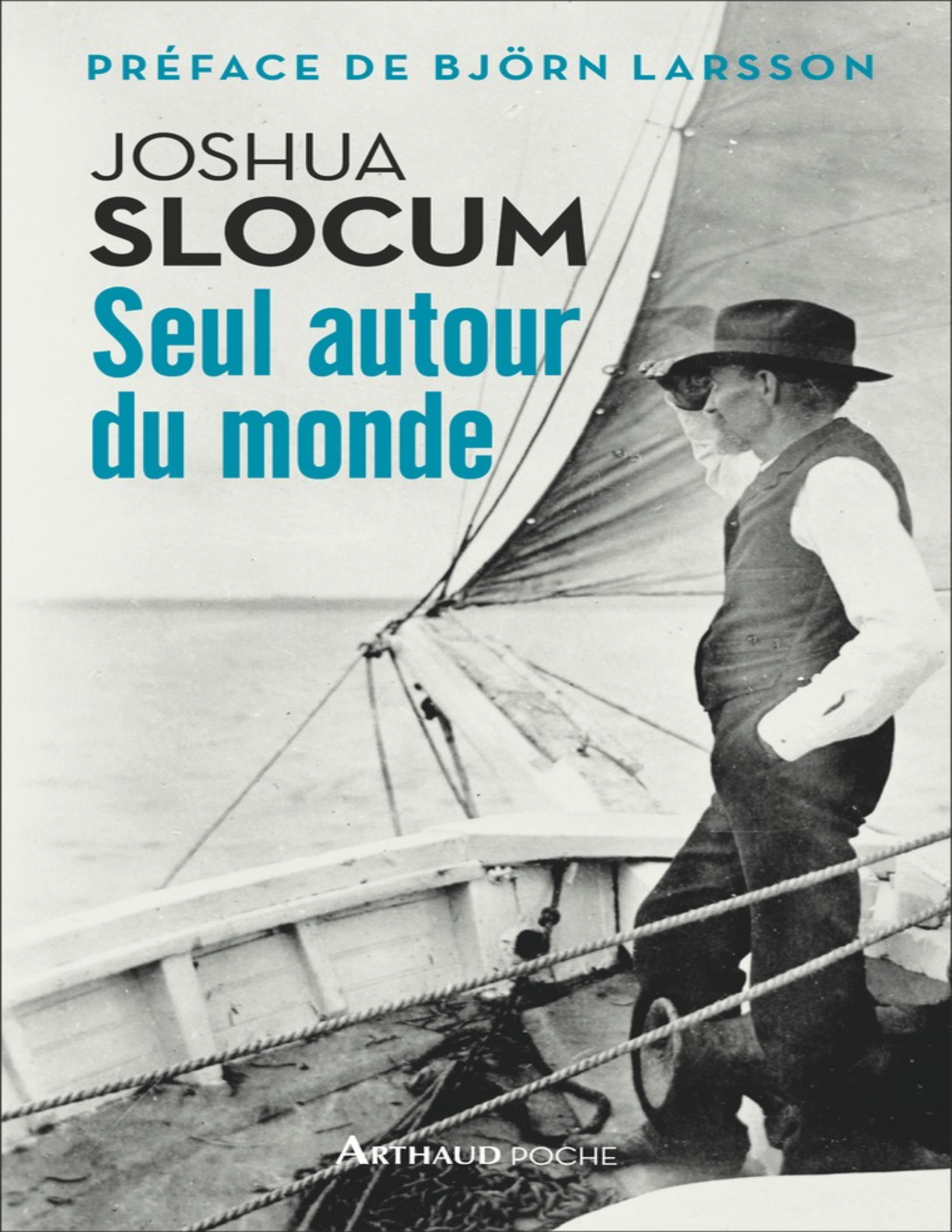
PRÉFACE DE BJÖRN LARSSON

JOSHUA
SLOCUM
Seul autour du monde



ARTHAUD POCHE

Joshua Slocum

Préface de Björn Larsson

Seul autour du monde

Traduit de l'anglais par
Françoise Gall

ARTHAUD POCHE

Seul autour du monde

Joshua Slocum

ARTHAUD POCHE

Préface de Björn Larsson
Titre original : Sailing Alone Around the World
© Éditions Zeraq, 2014, pour la traduction et la préface (traduite du suédois par Isabelle Le Roy)
© Flammarion, Paris, 2019 pour la présente édition
Tous droits réservés

ISBN Epub : 9782081433649
ISBN PDF Web : 9782081433441
Le livre a été imprimé sous les références :
ISBN : 9782081431393

Ouvrage composé par IGS-CP et converti par Pixellence (59100 Roubaix)

Présentation de l'éditeur

« Personne ne peut savoir quel plaisir on éprouve à naviguer seul en toute liberté sur les océans immenses, à moins d'en avoir l'expérience. »
En 1895, Joshua Slocum part de Boston avec le voilier qu'il a restauré avec ardeur plusieurs années durant. Lui qui a déjà tant navigué veut retrouver le large, seul cette fois.
Trois ans plus tard, c'est la fin d'une « croisière » de quarante-six mille milles. Slocum jette l'ancre dans le port de Newport : il a réalisé le premier tour du monde en solitaire. Un exploit hors du commun à l'époque et encore légendaire aujourd'hui.
Pour des générations de marins du monde entier, Slocum reste un modèle par sa détermination et sa présence d'esprit comme par son art d'affronter la solitude. Son attitude indéfectiblement positive est peut-être le secret de l'engouement toujours aussi vif suscité par ses aventures, dont le récit est devenu un classique incontournable de la littérature maritime.

Joshua Slocum (1844-1909) fut le premier navigateur à faire le tour du monde à la voile en solitaire. À 65 ans, il disparut en mer à bord du Spray en route vers les Antilles.

Préface de Björn Larsson, navigateur chevronné et écrivain suédois traduit en plusieurs langues. Il est l'auteur notamment de *La véritable histoire de Long John Silver*, *Le Capitaine et les rêves* (Prix Médicis étranger en 1999) ou *Le Cercle celtique*.

Seul autour du monde

PRÉFACE

Durant l’été 1977, je partis pour Saint-Malo, en Bretagne, enseigner en français dans un cours d’été organisé par l’université de Rennes. En quittant la Suède, je ne savais pratiquement rien de la ville où j’allais passer deux mois, et j’aurais eu du mal à la situer sur la carte de France. À cause d’un empêchement imprévu de mon prédécesseur, je fus contraint de partir précipitamment, sans avoir eu le temps ni d’obtenir la confirmation officielle du recteur, ni de vérifier de plus près ce qui m’attendait.

Je partis donc de façon un peu hasardeuse pour Paris, d’où je pris un train de nuit jusqu’à Saint-Malo, où j’arrivai à cinq heures du matin. Une fois sorti de la gare, je restai incrédule devant le triste spectacle qui s’offrait à moi : un chien pouilleux qui se grattait frénétiquement au milieu de la rue, deux hôtels à l’air décrépit, quelques commerces aux vitrines éteintes et un café peu avenant qui levait tout juste son rideau.

J’entrai dans le bar et commandai un grand café et un croissant que j’avalai lentement, désabusé, tout en attendant le lever du jour. Une heure plus tard, le ciel commença à s’éclaircir à l’est, projetant une lueur grisâtre sur les façades sales des maisons. Je payai et demandai au serveur si nous étions vraiment au centre de Saint-Malo, prêt à repartir par le premier train.

L’homme m’expliqua que pour aller au centre je devais prendre la première à gauche et continuer tout droit. Je fis comme il me l’avait indiqué, et bientôt le soleil qui se levait illumina les remparts de la ville et les grands bâtiments en granit qui se dressaient derrière. En m’approchant, je m’aperçus que la ville elle-même était entourée de bassins portuaires remplis d’embarcations en tous genres, allant des grands chalutiers jusqu’aux voiliers de toutes dimensions. Un quart d’heure plus tard, j’étais

avec ma valise devant la plage du Sillon, longue de plusieurs kilomètres, à admirer l'Atlantique.

Cet été-là, je passai une grande partie de mon temps sur les remparts à regarder la mer. J'observais les bateaux qui disparaissaient sous l'horizon, entre les îles et les bouées, et je buvais des bières au pub L'Univers dont les murs étaient tapissés de photos et de portraits de marins illustres, depuis Cartier, qui découvrit le Québec, jusqu'à Tabarly, le plus célèbre navigateur français. Je compris très vite que tout à Saint-Malo tournait autour de la marine, de la navigation et de la mer ; au cours des siècles, les habitants de ce qui était alors une île, n'ayant pas eu le droit de posséder de champs sur la terre ferme, avaient été contraints de trouver leur subsistance en mer.

Au cours de cet été, je fis mes premiers pas hésitants sur une planche à voile et j'appris mes premiers rudiments de navigation. Je fus même invité à faire un tour dans la baie sur un bateau de quatorze mètres, qui répondait au nom de *Gros Paul*, et était encore en grande forme bien qu'il ait été lancé au début des années 1900. Son capitaine, M. Hourière, n'était pas n'importe qui ; il faisait partie du club très fermé des cap-horniers, réunissant les capitaines ayant doublé le cap Horn à la voile. Le marin, dont j'ai oublié le nom – il n'y en avait qu'un à bord – était également un personnage. Outre le fait qu'il était capable de faire un nœud de chaise d'une seule main, nous pûmes constater que sous les ordres de M. Hourière, qui était à la barre, il faisait exactement tout ce qui était nécessaire à bord, y compris au moment de passer l'écluse pour entrer sur la Rance… à la voile !

Il n'en fallait pas plus pour faire naître un rêve : moi aussi un jour je naviguerais seul sur l'Océan. Certes, j'avais encore beaucoup de chemin à parcourir : je ne savais même pas naviguer. De retour en Suède, je fis ce que je fais d'habitude quand je veux réaliser un rêve, qu'il s'agisse de vivre sous les mers dans le sillage de Cousteau ou de devenir écrivain en suivant celui d'Hemingway : je me rendis dans une librairie.

C'est là que je découvris Joshua Slocum et son *Seul, autour du monde*. L'exemplaire aux pages jaunies et à la couverture cornée qui m'a suivi de bateau en bateau dans ma bibliothèque de bord date de 1977, l'année de sa parution aux éditions En bok för alla – Un livre pour tous ; il était vendu au prix très abordable de cinq couronnes, presque trop peu pour un livre qui allait changer ma vie. Le récit que Slocum fait de sa circumnavigation idyllique – c'est bien l'adjectif qui convient, malgré la fatigue et les difficultés – fut pour moi une véritable révélation. Je découvrais noir sur

blanc la possibilité d'une vie que jusqu'alors j'avais seulement vaguement pressentie : était-il vraiment possible de naviguer seul autour du globe, sur son propre bateau, avec sa maison sous les pieds, ou plutôt sur le dos ? Apparemment, oui !

À l'époque, je n'étais pas conscient de la chance que j'avais eue de tomber sur le livre de Slocum. Par la suite, j'ai lu des quantités de récits de voyages en mer – au début, moins pour alimenter mon rêve que pour remédier à mon manque d'expérience : pendant longtemps, j'en savais plus sur les vagues gigantesques et les tempêtes qui frappent les alentours du cap Horn que sur la façon de hisser une grand-voile ou de prendre un ris ; mais il y a peu de livres que j'aie dévorés avec autant de plaisir et qui m'aient procuré la même joie que *Seul, autour du monde*. Beaucoup de navigateurs solitaires sont partis avec l'idée de pouvoir gagner leur vie en écrivant leurs souvenirs de voyages. Bien souvent, leurs récits sont tellement stéréotypés et se ressemblent tellement entre eux que l'on peut facilement les confondre. Non seulement la plupart des marins suivent les mêmes routes, mais ils donnent tous les mêmes détails : les adieux aux amis et à l'entourage, l'arrêt à Falmouth dans l'attente d'une fenêtre de haute pression pour traverser le golfe de Gascogne, les premiers dauphins qui jouent autour de l'étrave, l'approvisionnement aux Canaries, les alizés qui gonflent les voiles, l'odeur de la terre à l'approche des Caraïbes, les rencontres avec d'autres navigateurs – beaucoup plus rares que celles avec les indigènes – autour d'une grillade et d'une bouteille de rhum, les problèmes administratifs avec les permis de navigation, la traversée du canal de Panama, la première tempête… et ainsi de suite jusqu'à ce que le tour du monde soit terminé, et que le navigateur, de retour à la maison, puisse montrer ses diapositives et signer ses livres dans tous les clubs de voile du pays.

Depuis quelques années, je fais partie du jury qui décerne un prix littéraire au meilleur livre de voyage publié en langue française. Le prix porte le nom de Nicolas Bouvier qui, avec *L'Usage du monde*, a écrit l'un des classiques du genre communément appelé *littérature de voyage* en français, ou *travel literature* en anglais. Ainsi, je lis chaque année entre trente et quarante livres de voyage aux destinations les plus diverses, écrits par des auteurs venus de tous les coins du monde. Pourtant, le jury n'a jamais eu à juger le compte rendu d'une traversée à la voile (ni même, à dire vrai, d'une ascension en montagne). De même, des noms comme

Moitessier, Vito Dumas, Robin Knox-Johnston, Ellen MacArthur ou Slocum, ne figurent pas dans les volumes d'histoire ou dans les critiques littéraires relatives à la littérature de voyage. Les récits de navigation ne sont jamais évoqués dans les pages culture mais seulement dans les revues de voile. Sauf exception, ils sont publiés par des éditeurs spécialisés dans le nautisme, à la différence d'écrivains comme Claudio Magris, Paul Theroux ou Bruce Chatwin. C'est comme si les récits de navigation avaient une vie parallèle à la littérature ou qu'ils n'en faisaient pas partie.

On peut évidemment se demander pourquoi. Une des raisons est certainement que la plupart des livres du genre se bornent à une évocation fugace des pays et des populations que les auteurs rencontrent au cours d'un séjour de quelques semaines avant de lever une nouvelle fois l'ancre et de reprendre leur voyage. De cette façon, ils perdent une grosse proportion de lecteurs potentiels, notamment les simples voyageurs qui voudraient se préparer en lisant des livres sur les peuples et les cultures des pays étrangers qu'ils s'apprêtent à visiter.

Une autre explication est que peu de marins-écrivains se risquent à décrire les aspects psychologiques et humains de la navigation, par exemple les rapports parfois tendus entre les membres d'équipage, ou la peur et les doutes du navigateur solitaire à l'approche d'une tempête, autrement dit tout ce qui justement, du point de vue de son contenu, fait que la littérature est ce qu'elle est.

Si on les compare aux grands classiques de la littérature de voyage dans lesquels la mer a un rôle de premier plan – *Le Miroir de la mer* de Conrad, et les inoubliables *Voyage sans but* et *Cap adieu* de Harry Martinson, par exemple –, les récits de navigation font en général bien pâle figure sur le plan de la profondeur existentielle. Et c'est probablement pour les mêmes raisons – sans vouloir faire d'autres comparaisons – que certains romans dont l'action se déroule sur un voilier, comme *S/Y Glädjen* d'Inger Alfvén, *L'Énigme des sables* d'Erskine Childers ou mon *Cercle celtique*, ont rencontré beaucoup de lecteurs, hors des rangs des marins.

Naturellement, la plupart des récits de navigation ne cherchent pas à s'immerger dans les profondeurs de la nature humaine ; leur objectif est bien différent et ils visent surtout à nourrir les rêves d'autres navigateurs et à leur donner des conseils sur les moyens de les réaliser. Rien de mal à cela, bien sûr. Au contraire. Parmi tous les récits publiés – qui ne sont que la

partie émergée de l'iceberg des textes envoyés aux maisons d'édition –, il y en a beaucoup qui valent la peine d'être lus.

En fin de compte, comme pour la littérature en général, peu de ces livres de navigation, écrits par les navigateurs eux-mêmes – ou par quelque nègre, surtout pour les régatiers, qui, évidemment, sont toujours pressés –, réussissent à s'élever au-dessus de la moyenne et à résister à l'usure du temps pour devenir des classiques, ou au moins de « petits classiques » capables de toujours trouver de nouveaux lecteurs et de nouveaux rêveurs, au point de justifier une réédition. Parmi ceux-ci, on peut citer *La Longue Route* de Bernard Moitessier, *Från hav till hav* (« Autour de la Terre sur le *Tua-Tua* ») de « notre » Carl-Göran Cederströms ou *18 000 Sømil Midt i Verden* (« 18 000 milles au milieu du monde ») du Danois Jan Eske Bertelsen. Ces livres sont non seulement des journaux de bord détaillés et colorés, mais parviennent également à montrer la façon dont le marin lui-même est mis à l'épreuve et transformé psychologiquement par ses expériences.

Parmi ces classiques de la littérature nautique, *Seul, autour du monde* de Joshua Slocum occupe une place particulière, et pas seulement – et même pas principalement – parce qu'il a été le premier. Ce n'est pas non plus grâce à son style fluide et précis, même si Slocum nous offre une prose austère et efficace, sans jamais recourir à des exagérations ou à des métaphores fleuries. Sagacité et réalisme sont les mots qui caractérisent le mieux son genre narratif. Slocum a un remarquable sens de l'humour, tout en sobriété : « La tortue était excellente. Je fus d'ailleurs parfaitement satisfait de mon cuisinier pendant tout le voyage, et lui-même n'eut jamais à se plaindre de moi. On n'avait jamais vu un équipage aussi unanimement d'accord. »

Durant la lecture, on sourit souvent, mais on éclate rarement de rire, même si parfois on n'en est pas loin. Au Cap, Slocum découvre que la guerre hispano-américaine a éclaté et il est mis en garde contre le risque d'être capturé par la flotte espagnole. Quelques jours plus tard, tandis qu'il navigue vers les États-Unis, il croise le cuirassé américain *Oregon* qui hisse le signal CBT pour lui demander s'il a aperçu quelque navire de guerre dans les parages. Après avoir répondu par la négative, Slocum à son tour envoie un signal : « Restons ensemble pour nous protéger mutuellement. » Son signal demeurera sans réponse.

Personne ne peut faire le tour du globe sans avoir sa dose de tempêtes et de vagues vertigineuses, pas même le capitaine du *Spray*. Mais Slocum ne perd jamais son sang-froid. Il en a vu d'autres dans sa carrière : et même si ce n'était pas seul sur un voilier de onze mètres lancé près de cent ans auparavant, il sait que qui s'y frotte s'y pique. Il ne s'en prend jamais à la mer, pour la maudire ou en appeler à quelque puissance divine qui pourrait lui sauver la peau. Au contraire, il minimise toujours ses aventures :

> « J'essayai de comparer mon état avec celui des circumnavigateurs qui suivirent exactement la route que j'avais prise à partir des îles du Cap-Vert, mais il n'y avait pas de comparaison possible entre eux et moi. Leurs voyages romantiques ou périlleux, pour ceux qui avaient échappé aux pires souffrances ou à la mort, ne faisaient pas partie de mon expérience alors que je voguais seul autour du monde. En somme, je ne rencontrais que des circonstances heureuses, si bien que mes aventures étaient tout à fait prosaïques et dépourvues de pittoresque. »

Face à une affirmation de ce genre, le lecteur s'arrête, incrédule. S'il y a quelque chose que l'on peut difficilement admettre, c'est que la circumnavigation de Slocum soit « prosaïque » ou « dépourvue de pittoresque ». Mais peut-être est-ce là une des raisons de la fascination, presque de l'affection, que l'on finit par éprouver pour ce récit et pour l'homme qui l'a écrit.

Il y a des types abominables qui ont écrit de magnifiques romans, par exemple Céline, mais il est difficile de trouver un récit de navigation écrit par une personne pour laquelle on n'éprouve pas un minimum de sympathie. Cette complicité avec l'auteur devient encore plus importante quand celui-ci est aussi l'unique personnage du livre, comme c'est nécessairement le cas quand il s'agit de navigation en solitaire.

Même en laissant de côté l'incontestable habileté de Slocum à décrire ce qu'il voit et ce qu'il vit, je suis convaincu que ce sont les traits de sa personnalité, son attitude devant la vie, la mer et la voile, qui rendent son livre si agréable à lire et sa navigation si exemplaire et inspiratrice. La première chose qui frappe le lecteur est que Slocum ne juge ni ne condamne jamais les personnes qu'il rencontre durant son voyage, pas même les pirates qui le poursuivent en Méditerranée ou les indigènes qui le traquent dans le détroit de Magellan. Jusqu'au président Kruger, au Cap, qui cherche à le convaincre que la terre est plate et qu'il décrit avec une indulgence amusée.

Il n'y a aucune raison de douter de l'expertise de Slocum en tant que marin, bien que lui ne s'en vante jamais, même entre les lignes. Il donne de nombreux exemples de sa détermination et de sa présence d'esprit, sans

jamais en faire une affaire d'État, comme lorsqu'il se fait surprendre par une vague monstrueuse et amène promptement les voiles avant de s'agripper aux drisses d'où il observe « la montagne d'eau submerg[er] [le] bateau ». Malgré cela, il ne se glorifie pas de s'en être tiré, mais il attribue tout le mérite à son bateau : « Cet incident qui m'effraya si violemment n'était en somme qu'une épreuve de plus qui me démontra encore une fois la solidité du *Spray* et me rassura sur la façon dont il allait affronter le gros temps du cap Horn. »

Une autre preuve de sa détermination et de son mérite est la traversée du détroit de Magellan sous des coups de vent incessants. Pas moins de six fois, il fut repoussé en arrière, dont une fois après avoir doublé le cap Horn ; dans le même temps il devait continuellement se méfier des indigènes qui entouraient le *Spray* dès que le vent se calmait suffisamment pour qu'ils mettent leurs pirogues à l'eau. Slocum ne l'écrit jamais clairement, mais il est entré dans le détroit de Magellan le 11 février et ce n'est que le 14 avril qu'il voit les montagnes de Patagonie disparaître derrière la poupe du *Spray*. Autrement dit, il lui fallut plus de deux mois d'une bataille éreintante contre les éléments pour traverser le détroit à la voile, car évidemment le *Spray* ne possédait pas de moteur. Il ne faut pas non plus oublier que, quand il s'est embarqué dans son aventure, Slocum avait déjà dépassé la cinquantaine, un âge considérable à l'époque.

Un homme et marin moins habile, doté de moins de courage et de résistance, aurait renoncé bien avant, surtout après avoir failli se noyer. Alors que Slocum était en train de descendre une ancre, son bateau s'est soudain retourné sous l'effet d'une violente rafale. Ce n'est qu'après plusieurs tentatives qu'il réussit à le redresser et remonter à bord avec d'infinies précautions. « Je m'agrippai de toutes mes forces au plat-bord », écrit-il sobrement, car « il me revint alors soudainement à l'esprit que je ne savais pas nager. » Mais malgré tous les obstacles – au milieu de la confusion il est contraint de réparer la voile avec ses mains couvertes de plaies et de gerçures douloureuses –, il réussit à faire preuve de tendresse et de respect pour cette nature hostile : « Il y avait aussi une sorte de cygne, plus petit qu'un canard musqué, qu'il m'eût été facile d'abattre avec mon fusil, mais, dans la solitude de ce pays lugubre, je répugnais à supprimer une vie, sauf en cas de légitime défense. »

De toutes les qualités que Slocum possède, celle qui laisse l'impression la plus frappante, au moins pour moi, est sa façon d'affronter la solitude.

Slocum ne se cache pas d'avoir nourri quelques craintes, au moment de partir. Il n'est certes pas un ermite qui fuit les rapports sociaux. « Laissez quelqu'un sans amis, et vous verrez ce qui lui arrivera ! » écrit-il laconiquement. Il s'étonne de la cordialité qu'ils rencontrent à terre, son bateau et lui, car c'est ce qui se passe, à des années-lumière de ce qui arrive à la plupart des plaisanciers d'aujourd'hui qui sillonnent les océans en escadrons avec leurs équipages sur des bateaux qui ont coûté plusieurs millions. Mais le lecteur n'a aucun doute : Slocum rencontre toute cette gentillesse et cette disponibilité parce qu'il est comme il est.

Justement pour cette raison, il semble qu'au début la solitude soit ce qu'il redoute le plus. Pour prévenir les problèmes, il parle tout seul, donnant des ordres à voix haute à l'unique membre de l'équipage. Ses craintes vont se justifier quand il rencontrera une tempête alors qu'il est en proie à de fortes douleurs d'estomac. Il sait qu'il devrait réduire la voile mais n'a pas la force de le faire. C'est à ce moment qu'il va recevoir la visite – ou l'intrusion – du pilote de Christophe Colomb sur la *Pinta*. Ce dernier offre son aide à Slocum, le skipper du *Spray* suit passivement ses conseils… et sauve son bateau. Après cet épisode, l'atmosphère à bord semble plus détendue. Slocum a pactisé avec sa solitude, et il l'apprécie. « Ensuite, je ne ressentis plus la solitude. J'avais percé un mystère. » Le pilote de la *Pinta* revient de temps en temps, mais c'est maintenant un compagnon agréable, qui va disparaître définitivement lorsque le *Spray* sera sorti indemne de sa dernière tempête, la pire de toutes selon Slocum, au large des côtes américaines, non loin de son port d'arrivée.

L'une des choses, je crois, qui a attiré et fasciné tant de lecteurs est la façon dont Slocum s'organise à bord, trouvant le temps de lire – j'avais oublié qu'il était un lecteur vorace –, cuisiner, faire de petites et grandes réparations, raccommoder ses vêtements, ou simplement jouir du paysage (étrangement, il consacre peu d'attention à la navigation elle-même et aux cartes marines, peut-être parce que naviguer, pour lui, c'est un peu comme faire de la bicyclette). Les moments où il est le plus heureux sont ceux où le *Spray* a le vent en poupe et tient sa route tout seul, pendant que lui peut faire ce qui lui plaît.

Qu'à l'époque naviguer en solitaire ne fût pas une chose ordinaire transparaît clairement dans les réactions qu'il rencontre à terre. Beaucoup étaient sceptiques et ne croyaient pas qu'il était seul à bord : c'était tout simplement impossible. Pendant une de ses escales, Slocum laissa un

officier enfumer le bateau pour prouver qu'il n'y avait aucun matelot caché à bord. En somme, il avait parfaitement conscience de s'être lancé dans une aventure unique, à laquelle beaucoup auraient du mal à croire.

Mais ce que Slocum réussit à démontrer fut justement qu'il était possible de traverser les océans en solitaire, sur un petit bateau, et de rentrer à la maison pour le raconter, dès lors que l'on savait ce que l'on faisait. Je ne peux pas en être sûr, mais je pense vraiment que c'est *Seul, autour du monde* qui a planté la graine qui a ensuite poussé tant de gens à s'aventurer seuls en mer, certains pour l'expérience en soi, d'autres pour gagner une régate ou battre un record de vitesse. Le récit de Slocum donne au lecteur une impression de liberté à laquelle il est difficile de résister. Voici ce qu'il écrit après avoir quitté l'Ascension pour entamer la dernière étape qui le ramènera chez lui : « J'étais donc destiné à naviguer dans la plus grande solitude, mais cela n'avait pas d'effets néfastes ; au contraire, les heures de méditation en mer faisaient croître en moi un sentiment de charité et de bienveillance. » Quel navigateur solitaire ou quel marin d'eau douce ne rêverait pas d'un tel destin ?

Quand on m'a proposé d'écrire cette introduction, j'ai accepté sans hésiter une seconde. Tout d'abord, ce n'était pas ma première expérience en la matière, puisque j'avais déjà à mon actif la préface d'une édition française du *Miroir de la mer* de Joseph Conrad et celle d'une édition italienne du *Journal de bord* de Christophe Colomb. Mais surtout, cela me donnait l'occasion de relire le livre de Slocum, que je n'avais pas ouvert depuis bien longtemps. Toutefois, avant de le faire, j'ai repensé à ce que j'avais gardé en mémoire de ces lectures et relectures qui remontaient à quelques décennies.

Mes souvenirs étaient beaucoup plus nombreux que je ne l'aurais cru. Je me souvenais avec précision de la scène où Slocum grimpe au grand mât et voit le *Spray* disparaître sous lui, submergé par une masse d'eau. Je n'avais pas non plus oublié le pilote de la *Pinta*, ni les clous de tapissier répandus sur le pont alors qu'il était ancré en Terre de Feu, pour donner une bonne leçon aux indigènes assoiffés de sang… leçon qu'ils reçurent. Je me rappelais aussi la lutte de Slocum pour traverser le détroit de Magellan et la lumière qui auréolait son existence les jours où le *Spray*, par beau temps et vent favorable, fendait les flots du Pacifique ou de l'océan Indien.

Par contre, j'avais oublié certaines choses, comme le fait que Slocum avait rencontré la veuve de Stevenson et l'explorateur Stanley. Avaient

aussi disparu de ma mémoire le temps que Slocum passait à lire, ainsi que quelques-unes des tempêtes. Mais sur un point mes souvenirs étaient très précis, je veux parler du second protagoniste du livre : ce bon *Spray* et l'affection que Slocum éprouvait à son égard.

Dans *Le Miroir de la mer*, Conrad, encore un qui sait de quoi il parle, soutient que les navigateurs en général n'aiment pas la mer, contrairement à ce que croient de façon très romantique les marins d'eau douce : ils la craignent et la respectent. En revanche, ils portent un profond amour à leurs bateaux, même quand il s'agit des pires barcasses dont la tôle ne tient que grâce à d'innombrables couches de vernis. Conrad souligne que l'amour pour un bateau est totalement différent de toute autre sorte d'amour et qu'il n'a rien à voir avec le fait d'en être ou non propriétaire. Un marin est prêt à tout pour sauver un bateau en difficulté, y compris à risquer sa vie, même s'il n'y a aucun intérêt économique en jeu.

J'achetai mon premier bateau, un GKSS-eka, pour cinq cents couronnes à une connaissance qui le gardait amarré à l'embouchure d'une rivière à Kåseberga, dans le comté de Scanie. Quand j'allai en prendre possession, je découvris qu'il lui manquait le mât et qu'il était plein à ras bord d'eau et de boue. Je le remis à flot, achetai deux tolets et deux rames, puis, sans réfléchir, je pris le large dans la baie d'Ystad, non sans avoir revêtu une combinaison de plongée, avec l'intention de rallier Malmö à la rame. Comme il n'y avait pas le moindre souffle de vent, je réussis à traverser la baie et je me retrouvai sur la plage d'Abbekås, à six milles marins de distance, sans avoir été coulé par l'un des transbordeurs rejoignant la Pologne. Je dormis dans un sac de couchage sur la plage, sous la coque retournée. Le lendemain, il y avait une petite brise d'ouest. Après avoir ramé et bataillé pendant une heure sans parcourir plus d'une centaine de mètres, je renonçai, remontai le bateau au sec à Abbekås. Il doit encore s'y trouver aujourd'hui.

Inutile de dire que je n'avais tissé aucun lien avec ce bateau. Il en alla tout autrement avec le suivant, un Folkboat, portant le numéro 38 sur sa voile, construit en 1943, l'un des premiers d'une série de cinquante navires commandés par l'armateur Sahlén pour soutenir les ventes de ce bateau merveilleux qui, alors que les Skerry Cruiser envahissaient les pontons, était considéré comme un vilain crapaud. On sait que changer le nom d'un bateau porte malheur, mais je n'en avais que faire : le mien s'appelait *Skum*, « écume », en hommage à Slocum. Durant deux ans, je l'utilisai sans

moteur, principalement dans la baie de Kattegatt et le détroit de Skagerrak, et il se créa entre nous un lien très personnel. Encore aujourd'hui je revois les veines du rouf en chêne clair et son flanc fendu, un défaut assez courant sur ce bateau par ailleurs parfait.

Quand je le revendis pour passer à un voilier IF avec puisard à vidange automatique, ce qui permettait des navigations plus longues, je le fis avec un véritable pincement au cœur : ce fut une réelle souffrance. Avec l'IF, je naviguai d'abord en France puis en Écosse, de grandioses traversées que je n'oublierai jamais. Même le *Moana*, comme je l'avais baptisé, se tailla une place dans mon cœur, mais jamais comme le *Skum*, sans doute parce qu'il était construit en série et avait plus de deux mille copies identiques. Le vendre fut moins douloureux car j'avais déjà acheté un nouveau bateau, le *Rustica* – qui fut ensuite immortalisé, à sa façon, dans *Le Cercle celtique* –, sur lequel j'avais emménagé pour y vivre avec ma compagne. Quatre ans plus tard, nous partîmes en Écosse, en Irlande, où nous passâmes l'hiver, puis en Bretagne et au nord de l'Espagne. Durant sept ans, le *Rustica*, en plus d'être ma seule maison, nous conduisit en sécurité à travers la mer du Nord et le golfe de Gascogne. Au fil du temps, un lien fort et profond s'est tissé avec le *Rustica*, et je comprends parfaitement ce que voulait dire Conrad quand il parlait de l'amour des marins pour leurs bateaux. Je suis aussi tout à fait d'accord avec Slocum quand il évoque l'affection et le respect qu'il éprouve pour sa petite embarcation, onze mètres hors beaupré, qui l'a mené sain et sauf à travers les tempêtes et les vagues hautes comme des montagnes.

Mais il y a un point qui distingue le *Spray* de la plupart des bateaux sur lesquels j'ai navigué ou dont j'ai seulement entendu parler : il tenait sa route de façon incroyable et pouvait naviguer seul mille après mille, dès lors que ses voiles étaient bien réglées. Voici ce qu'écrit Slocum à propos de sa dernière traversée de l'Atlantique : « La navigation avait été délicieuse. Pendant ces vingt-trois jours, je n'avais pas tenu la barre plus de trois heures, y compris le temps passé à tirer des bords dans le port de Keeling. J'avais amarré la barre et je l'avais laissée faire. Le vent pouvait venir de l'arrière ou de travers, le *Spray* tenait toujours sa route. »

À faire pâlir d'envie les navigateurs d'aujourd'hui qui ne peuvent pas quitter la barre plus d'une minute ou deux sans que le bateau parte au vent ou, pire encore, vent dessus, au risque d'une belle embardée ! J'affirme même que Slocum n'aurait jamais pu terminer son tour du monde, en tout

cas pas de manière aussi heureuse, s'il n'y avait pas eu cette capacité du *Spray* à tenir ainsi sa route. Le skipper pouvait toujours compter sur le fait que son bateau se débrouillait seul même quand la mer était agitée et qu'il fallait garder son cap pendant que lui se reposait, se préparait à manger ou traçait sa route.

Depuis cette époque, de nombreuses répliques du *Spray* ont été construites. Un de mes bons amis fait partie de ceux qui ont succombé à la tentation. Mais, pour autant que les copies aient hérité de quelques-unes des qualités et de la stabilité du *Spray*, aucune, que je sache, n'a jamais égalé l'original. Je ne parlerai pas des bateaux modernes aux superstructures lourdes comme des caravanes et à la quille courte, qui ont besoin d'un pilote automatique ou d'une girouette pour laisser un moment de répit au skipper et à l'équipage. Les bateaux à voile hauturière et quille longue ne sont pas davantage exempts de ces défauts : certains partent tellement au vent qu'après quelques heures de barre il faut s'aider de la rame pour réussir à opposer une résistance.

En anglais, on dit que pour être adaptés à de longues navigations, les bateaux doivent avoir deux caractéristiques : ils doivent être *sea-kindly* et *sea-worthy*, littéralement « gentils avec la mer » et « dignes de la mer » ; en d'autres termes, ils doivent être dociles et présenter de bonnes qualités de navigabilité. Pour répondre à la définition de *sea-kindly*, il faut qu'ils aient un timon léger, qu'ils soient stables sur leur route et capables de se mouvoir en douceur parmi les vagues, sans tanguer. Seront *sea-worthy* ceux qui n'embarqueront pas d'eau en cas de grosses vagues, pourront résister aux bas-fonds sans perdre leur quille et ne démâteront pas en cas de fort vent ou de bourrasque. Le *Spray* réunissait toutes ces caractéristiques.

Mais il y a peut-être une qualité qui lui manquait, même si Slocum n'en parle pas, c'est la beauté. Dessiner et construire une embarcation qui ait les trois caractéristiques est sans doute impossible. Le voilier parfait n'existe pas, tout comme n'existe pas le récit de navigation parfait. Mais le *Spray* et *Seul, autour du monde* sont cependant très proches de la perfection. Et c'est déjà beaucoup, même si le récit de Slocum ne sera probablement jamais considéré comme un chef-d'œuvre de la littérature.

Je conclus avec les derniers mots du livre, qui résument parfaitement le sentiment éprouvé en lisant ce récit : « Les jours passaient, heureux, partout où mon bateau naviguait. »

Björn Larsson

Chapitre I

Quelques mots sur ma jeunesse – Naissance de ma vocation de marin – Commandant du *Northern Light* – Le naufrage de l'*Aquidneck* – Retour du Brésil sur le *Libertade* – On m'offre un « bateau » – Reconstruction du *Spray* – Le lancement.

Dans la belle province maritime de la Nouvelle-Écosse se dresse une chaîne de montagnes appelée North Mountain, qui regarde d'un côté la baie de Fundy, et de l'autre la fertile vallée d'Annapolis. Sur son versant nord pousse le vigoureux spruce, un épicéa bien adapté à la construction navale et avec lequel de nombreux bateaux de toutes sortes ont été construits. Les gens de cette côte, durs, robustes et énergiques, ont des dispositions pour le commerce et on ne peut rien contre un marin dont le certificat de naissance a été établi en Nouvelle-Écosse. C'est là que je suis né, dans cet endroit au climat rude, dans la partie la plus glaciale de la North Mountain, par un froid 20 février, bien que je sois maintenant citoyen des États-Unis d'Amérique ; mais un Yankee naturalisé, si tant est que l'on puisse dire que les natifs de Nouvelle-Écosse ne sont pas des Yankees au vrai sens du terme. Des deux côtés de ma famille, on était marin, et s'il pouvait arriver qu'un Slocum ne naviguât pas, il avait au moins un penchant pour les maquettes de bateaux et les voyages au long cours. Mon père était le genre d'homme qui, abandonné sur une île déserte, aurait réussi à rentrer à la maison, à condition de trouver un couteau et un arbre. C'était un vrai connaisseur en matière de bateaux, bien que la vieille ferme dont quelque calamité l'avait rendu propriétaire le retînt à terre. Quant à moi, la mer magnifique me charma au premier coup d'œil. À huit ans, j'avais déjà navigué sur la baie, avec d'autres galopins de mon âge, au risque de tous nous noyer. Un peu plus tard, j'occupai l'importante fonction de cuisinier à

bord d’une goélette de pêche ; mais je n’y restai pas longtemps car l’équipage se révolta à l’apparition de mon premier plat, et je fus expulsé avant d’avoir l’occasion de briller en tant qu’artiste culinaire. Puis je naviguai comme matelot sur un trois-mâts faisant le long cours. Comme on le voit, c’est en sortant du rang et en passant par le poste d’équipage que j’arrivai à commander.

Mon meilleur commandement fut celui du *Northern Light*, un magnifique bâtiment dont j’étais copropriétaire. J’avais quelques raisons d’être fier car, à cette époque, vers 1880, c’était le plus beau voilier américain à flot. Ensuite, j’achetai et commandai l’*Aquidneck*, un petit trois-mâts qui me sembla toujours un chef-d’œuvre de perfection et de beauté, qui, quand le vent soufflait, n’avait rien à envier aux bateaux à vapeur. Il y avait près de vingt ans que je le commandais quand il s’échoua sur une côte du Brésil. Mon voyage de retour à New York avec ma famille se fit sur le canoë *Libertade*, sans incident.

J’ai toujours navigué au long cours, principalement comme commerçant et tradeur, en Chine, en Australie, au Japon et dans les îles du Pacifique. La vie que je menais ne me permettait jamais de rester longtemps à terre et j’avais fini par en oublier les mœurs et habitudes. Aussi, lorsque les temps devinrent durs pour les tradeurs et que je songeai à abandonner la mer, que pouvais-je faire, moi, vieux marin ? J’étais né dans les brises et j’avais étudié la mer comme sans doute peu d’hommes l’ont fait, négligeant tout le reste. Parmi les choses qui m’attiraient, juste après la navigation, venait la construction navale. Je rêvais de passer maître dans ces deux professions et mes désirs ne tardèrent pas trop à se réaliser. Depuis le pont de grands voiliers, dans les plus gros temps, j’avais fait des calculs sur les lignes et les dimensions que doit posséder un bateau pour naviguer en sécurité par tous les temps et sur toutes les mers. Aussi le voyage que je vais raconter maintenant est-il le résultat non seulement de mon amour de l’aventure, mais aussi de l’expérience de toute ma vie.

Pendant l’hiver 1892, alors que je me trouvais à Boston où l’Océan m’avait, pour ainsi dire, rejeté, un ou deux ans auparavant, et que je me demandais si j’allais de nouveau solliciter un commandement, ou bien me décider à entrer dans un chantier de construction navale, je rencontrai une vieille connaissance, capitaine baleinier, qui me dit : « Venez donc à Fairhaven, et je vous donnerai un bateau. Mais, ajouta-t-il, il a besoin de quelques réparations. » Ces paroles me remplirent d’aise, car le capitaine

m’offrit aussi toute l’aide dont je pourrais avoir besoin pour remettre le bateau en état. Je fus trop heureux d’accepter car, pour pouvoir travailler dans un chantier, il m’aurait fallu verser cinquante dollars à une société, et, pour ce qui était de commander un bateau, il n’y en avait pas de disponible. Presque tous nos grands vaisseaux avaient été transformés pour le transport du charbon et se faisaient ignominieusement remorquer de port en port, tandis que de valeureux capitaines devaient rester à terre. Le lendemain, je débarquai à Fairhaven, en face de New Bedford, et je crus que mon ami avait voulu me faire une farce, une farce dont il aurait lui-même été victime pendant sept ans. Le « bateau » s’avéra être un antique sloop appelé le *Spray*, qui, aux dires des voisins, avait été construit vers l’an I de notre ère. Il se trouvait au milieu d’un champ, calé avec sollicitude, à bonne distance de l’eau salée, et il était recouvert d’une bâche. Les habitants de Fairhaven sont à la fois économes et curieux, et, pendant sept ans, ils s’étaient demandé : « Qu’est-ce que le capitaine Eben Pierce va faire avec son vieux *Spray* ? » Mon arrivée fit sensation et les commentaires allèrent bon train. Enfin, quelqu’un va travailler sur le *Spray* ! « Vous allez le démolir, je suppose ? – Non, je vais le reconstruire ! » Grande était la stupéfaction. « Mais est-ce que cela en vaut la peine ? » ; c’est la question à laquelle, pendant plus d’un an, je répondais que, oui, ça en valait la peine.

Ma hache abattit un gros chêne, dans lequel, moyennant une petite somme d’argent, le fermier Howard me débita la quille et les membrures du nouveau bateau. Puis je construisis une chaudière afin de ployer les membrures. Chaque jour, les résultats de mon travail prenaient forme et la présence amicale des voisins ajoutait à mon plaisir. Ce fut un grand événement sur le chantier quand la nouvelle étrave fut mise en place et fixée à la quille. Des capitaines baleiniers venaient de loin pour voir ça. D’une voix unanime, ils lui donnèrent A1, la meilleure note, et déclarèrent que le *Spray* était « taillé pour affronter les glaces ». Le plus vieux capitaine me serra chaleureusement la main lorsque les guirlandes furent installées, déclarant qu’il n’y avait aucune raison pour que le *Spray* ne pût naviguer au large du Groenland. L’étrave avait été débitée dans un chêne de premier choix. Plus tard, elle fendit en deux un récif de corail dans les îles Keeling, sans en souffrir le moins du monde. Rien ne vaut le chêne pour les pièces maîtresses d’un bateau. Les guirlandes et les membrures du *Spray* étaient faites de ce bois, et ployées à la vapeur. J’avais commencé à travailler en plein mois de mars, et il faisait encore bien froid ; toutefois, il y avait

toujours autour de moi une quantité de spectateurs me prodiguant leurs conseils. Quand un capitaine baleinier s'approchait, je m'appuyais sur mon herminette et bavardais un moment avec lui.

New Bedford, berceau des capitaines baleiniers, est relié à Fairhaven par un pont ; c'est une bonne promenade et je n'étais jamais lassé de leurs visites. Ce sont leurs charmantes histoires de chasse à la baleine en Arctique qui m'ont donné l'idée d'installer des doubles guirlandes afin que le *Spray* pût naviguer dans les glaces.

Les saisons passaient rapidement pendant que je travaillais. Les membrures étaient à peine posées que les pommiers fleurissaient déjà. Puis vinrent les marguerites, et très vite après, les cerises. Tout près de l'endroit où l'ancien *Spray* avait disparu reposaient les cendres de John Cook, un révérend père pèlerin. Ainsi le nouveau *Spray* est-il né d'une terre bénie. Du pont du bateau, je pouvais, en tendant les mains, cueillir les cerises qui poussaient au-dessus de la petite tombe. Les bordés, que j'allais bientôt poser, étaient en pin de Géorgie, épais d'un pouce et demi. Leur mise en place fut fastidieuse, mais ensuite, le calfatage a été facile. À l'extérieur, les planches étaient légèrement ouvertes pour recevoir le calfatage, mais à l'intérieur, elles étaient si bien ajustées qu'elles ne laissaient pas passer la lumière. Tous les abouts étaient fixés avec de solides boulons et serrés par des écrous, pour être sûr qu'ils ne bougeraient pas. Mon but était de fabriquer un bateau costaud et solide.

Il y a une règle des Lloyd's qui veut que si on effectue des réparations, par exemple, sur la *Jane*, et que le bateau devienne entièrement neuf, il restera la *Jane*. Ainsi, le *Spray* avait changé tout doucement, au point qu'il était impossible de dire quand l'ancien bateau avait disparu pour laisser place au nouveau, et ça n'avait aucune importance. Pour construire le pavois, j'utilisai des jambettes de chêne de quatorze pouces de haut, sur lesquelles je clouai un bordé en pin blanc ; je posai ensuite une lisse de sept ou huit pouces et calfatai le tout avec des petites cales de cèdre. Rien n'a bougé depuis. Pour le pont, j'ai utilisé des bordés de pin blanc d'un pouce et demi d'épaisseur et de trois pouces de largeur, cloués sur des barrots de six pouces sur six, en pin de Géorgie, et espacés de trois pieds. Pour les aménagements, je construisis à l'avant, tout près du mât, un roof de six pieds sur six dans lequel j'installai une cuisine ; tout à fait à l'arrière, je fis un roof de dix pieds sur douze pour la cabine. Les deux structures dépassaient d'environ trois pieds au-dessus du pont, pour que je pusse me

tenir debout. Dans la cabine et sur les côtés, sous le pont, j'installai une couchette et des placards, sans oublier un emplacement pour l'armoire à pharmacie. L'espace compris entre les deux roofs pouvait contenir des provisions d'eau et de vivres suffisantes pour plusieurs mois.

La coque de mon bateau était désormais terminée, ainsi que les aménagements ; je pouvais maintenant calfater. Certains estimaient que je ne pourrais mener cette tâche à bien. Je commençai moi-même à penser demander les conseils d'un « professionnel ». J'entrepris cependant le travail et me mis à forcer le coton dans les espaces, de la manière qui me semblait la meilleure, mais ce n'était pas là l'avis de tout le monde. « Ça ne tiendra pas ! » me cria un habitant de Marion qui passait avec un panier de coquillages sur le dos. « Ça ne tiendra pas ! » cria un homme de West Island en me voyant enfoncer mon coton entre les bordés. Le chien Bruno, lui, agitait simplement la queue. Même M. Ben J., autorité reconnue en matière de baleiniers, mais qui commençait à perdre la tête, me demanda confidentiellement si je ne craignais pas que ça ne tienne pas. « Combien de temps cela tiendra-t-il ? » m'interrogea mon vieil ami le capitaine qui avait souvent été pris en remorque par de robustes cachalots. « Il faudrait le savoir, cria-t-il, pour pouvoir rentrer au port à temps ! » Malgré tout, je continuai mon ouvrage et recouvris le coton avec de l'étoupe, comme j'avais toujours pensé le faire… Le chien Bruno agita sa queue de plus belle… Et le coton a toujours parfaitement tenu… Quand le calfatage fut terminé, je passai deux couches de peinture au cuivre sur la carène et deux couches de peinture blanche sur les hauts. Le gouvernail fut ensuite posé et peint, et le lendemain le nouveau *Spray* était lancé. Mouillé sur sa vieille ancre rouillée, il était assis sur l'eau comme un cygne. Ses dimensions étaient de trente-six pieds neuf pouces de long, hors tout ; quatorze pieds deux pouces de large, et quatre pieds deux pouces de creux dans la cale ; son poids était de neuf tonneaux de jauge nette et de douze tonneaux soixante et onze de jauge brute. Le mât, un bel épicéa du New Hampshire, fut installé puis j'embarquai toutes les petites affaires nécessaires à une courte croisière. Après avoir envoyé les voiles, nous fîmes, avec mon ami le capitaine Pierce, une traversée d'essai dans la baie de Buzzard ; essai concluant. La seule chose qui inquiétait maintenant mes amis de la côte était : « Est-ce que ça en valait la peine ? » Mon bateau m'avait coûté cinq cent cinquante-trois dollars soixante-deux et treize mois de travail. En réalité, j'étais resté plus longtemps que cela à Fairhaven car j'allais de

temps en temps travailler au port sur des baleiniers pour procéder à des réparations.

Chapitre II

Piètre pêcheur – Projet de voyage autour du monde – De Boston à Gloucester – Préparatifs – Un demi-doris en guise de canot – De Gloucester à la Nouvelle-Écosse – Parmi mes vieux amis.

Je passai toute une saison dans mon nouveau bateau, à pêcher le long de la côte, et je me rendis compte que je ne saurais jamais monter correctement un hameçon. Si bien qu'un jour je levai l'ancre, pris la mer et me mis à naviguer plus sérieusement. J'avais résolu de faire le tour du monde et, le matin du 24 avril 1895, comme le vent était bon, j'appareillai, j'établis ma voilure et je quittai Boston, où le *Spray* avait passé tout l'hiver. Les sirènes de midi commençaient à se faire entendre juste au moment où le sloop partit, toutes voiles dehors. Dans l'avant-port, je tirai un bord bâbord amures, puis, laissant porter, je piquai droit vers le large, grand largue. Un photographe qui se trouvait alors sur la jetée d'East Boston prit un instantané du *Spray* au moment où il passait devant lui.

Mon cœur battait la chamade. Dans l'air vif, mon pas sur le pont était léger. Je sentais qu'il n'y aurait pas de retour et que je m'engageais dans une aventure dont je comprenais parfaitement le sens. J'avais sollicité peu d'avis extérieurs, car je m'accordais le droit d'avoir mes propres opinions dans tout ce qui concernait la mer.

Les meilleurs marins pouvaient faire moins bien que moi tout seul, j'en eus la preuve aussitôt après avoir quitté Boston, quand je vis près de la côte, à moins de trois milles du port, un magnifique vapeur, le *Venetian*, échoué et complètement coupé en deux sur un récif. Ainsi, dès la première heure de mon voyage solitaire, j'avais démontré la supériorité du *Spray* sur ce grand vapeur avec équipage et état-major complet, car j'étais déjà plus avancé

dans mon voyage que lui. « Attention, *Spray*, prends soin de toi ! » criai-je à mon petit bateau qui filait silencieusement dans la baie.

Le vent fraîchit et le *Spray* passa le feu de Deer Island à l'allure de sept nœuds ; je mis le cap sur Gloucester afin de me procurer des provisions auprès des pêcheurs. Les vagues dansaient joyeusement dans la baie du Massachusetts et, lorsqu'elles rencontraient l'étrave du *Spray*, elles éclataient en myriades de pierres précieuses. La journée était parfaite, le soleil clair et chaud. Chaque goutte d'eau devenait en l'air un diamant, et mon bateau, taillant rapidement sa route, semblait rejeter derrière lui des colliers de brillants. Nous avons tous vu des petits arcs-en-ciel se former dans les embruns soulevés par l'avant d'un bateau, mais je n'en avais encore jamais admiré de semblable à celui qui précédait le *Spray* ce jour-là. Nous avions embarqué un bon ange à bord. Je le lisais dans la mer.

Bold Nahant fut bientôt par le travers, puis je laissai Marblehead derrière moi. Aucun des navires faisant la même route que le *Spray* ne me dépassa. J'entendis au passage le tintement lugubre de la cloche de Norman's Woe et longeai le récif sur lequel se perdit la goélette *Hesperus*. L'épave d'un bateau naufragé gisait sur la côte, par mon travers. La brise fraîchissant de plus en plus, je serrai un peu de toile. Une goélette, devant moi, amena toute sa voilure et rentra au port à sec de toile, le vent étant devenu violent. En passant près d'elle, je remarquai que plusieurs de ses voiles avaient été enlevées, sans doute par un grain, et que des lambeaux de toile étaient encore accrochés à son gréement.

Je me dirigeai vers Gloucester afin de faire passer une dernière inspection au *Spray* et d'évaluer à nouveau le voyage et mes sensations. La baie était toute blanche d'écume quand mon petit bateau y pénétra, empanaché d'embruns. C'était la première fois que j'entrais dans un port seul à bord d'un voilier et que je devais évoluer ainsi, au milieu d'embarcations de toutes tailles. De vieux pêcheurs se précipitèrent vers l'appontement où le *Spray* allait s'amarrer. Je ne sais comment j'évitai la catastrophe, mais mon cœur battait la chamade quand je quittai la barre, courus précipitamment vers l'avant et amenai le foc. Le bateau lofa tout naturellement, vint debout au vent, et accosta si doucement qu'il n'aurait pas cassé un œuf. Très tranquillement, je fixai une amarre ; alors, une acclamation s'éleva du petit attroupement qui s'était formé sur le quai. « Vous n'auriez pas pu faire mieux, me cria un vieux marin, même si vous aviez pesé une tonne ! » Je pesais moins d'un quinzième de tonne, mais je ne répondis rien et pris un

air détaché qui voulait dire : « Oh, ce n’est rien ! » ; car ceux qui m’observaient comptaient parmi les meilleurs marins du monde, et je ne voulais pas avoir l’air d’un novice, ayant l’intention de rester plusieurs jours à Gloucester. Si j’avais dit le moindre mot, je me serais certainement trahi car j’étais encore très nerveux et à bout de souffle.

Je restai environ deux semaines à Gloucester, pour me procurer les provisions nécessaires à mon voyage, faciles à trouver ici. Les propriétaires du ponton où j’étais amarré, qui étaient d’importants armateurs, me portèrent une grande quantité de morue séchée ainsi qu’un baril d’huile de poisson pour calmer les vagues. Ils offrirent aussi au *Spray* une véritable lanterne de pêcheur qui éclairait magnifiquement. À tel point qu’un bateau avec une telle lumière à bord pourrait être pris pour un bateau-feu. Une gaffe, un harpon et un filet de pêche furent aussi embarqués, sur les conseils d’un vieux pêcheur. Il m’arriva également une caisse de peinture au cuivre, excellent produit contre l’encrassement. Profitant de la basse mer, j’en appliquai tout de suite deux couches sur la carène du *Spray* et j’en eus encore l’utilité plus tard.

Pour me faire un youyou, j’eus l’idée de couper en deux un doris abandonné et de fixer ensuite un panneau plat à l’endroit sectionné. Je pouvais facilement mettre à l’eau ou tirer ce demi-doris à l’aide de la drisse de mât passée dans une estrope fixée exprès sur l’étrave. Un doris entier aurait été trop long et trop lourd pour être manié par moi seul. Et manifestement, il n’y avait pas de place sur le pont pour plus d’un demi-canot, ce qui, après tout, était mieux que pas d’annexe du tout et était tout à fait suffisant pour un homme seul. Je pressentais en plus que cette embarcation pourrait me servir à faire la lessive ou à prendre un bain. En ce qui concerne le premier usage, mon youyou acquit au cours du voyage une telle réputation que la femme qui lavait mon linge aux Samoa ne voulut jamais utiliser un autre récipient. Elle pensait que c’était une invention nouvelle qui battait de loin toutes les choses surprenantes apportées dans les îles par les missionnaires yankees.

Le besoin d’avoir un chronomètre pour le voyage était tout ce qui me préoccupait maintenant. Les idées modernes sur la navigation veulent qu’un marin ne puisse se diriger sans chronomètre ; et j’avais fini moi-même par me rendre à cette idée. Mais mon vieux chronomètre, bien qu’excellent, n’avait pas servi depuis longtemps et il aurait fallu, pour le remettre en état, dépenser quinze dollars. Quinze dollars ! Pour des raisons évidentes, je

laissai chez moi ce coûteux instrument. J'avais ma grosse lanterne, et une dame de Boston m'envoya de quoi acheter une grande lampe de cabine à deux becs qui éclairait la cabine la nuit et, avec quelques modifications, servirait de poêle dans la journée.

Ainsi équipé, je me trouvais prêt à prendre à nouveau la mer et appareillai le 7 mai. Comme il y avait très peu de place pour virer, le *Spray*, en partant, érafla légèrement la peinture toute fraîche d'un vieux yacht que l'on était en train de remettre en état et de peindre en vue d'une croisière d'été. « Qui va payer pour cela ? » grognèrent les peintres. « Je le ferai ! » répondis-je. « Avec la grande écoute ! » intervint le capitaine du *Bluebird*, qui se trouvait mouillé tout près. Façon de dire que je ne reviendrais pas de sitôt. Il y avait à peine cinq cents de peinture à payer mais une telle discussion s'engagea entre le vieux radin et le capitaine du *Bluebird*, qui prenait ma défense, que très vite la cause initiale fut oubliée. Quoi qu'il en soit, je ne reçus jamais la facture.

Le temps était doux lorsque je quittai Gloucester. Au moment où le *Spray* sortait de la baie, je vis devant une grande usine des spectateurs qui agitaient leurs mouchoirs et leurs casquettes. De jolis visages se penchaient aux fenêtres, du haut en bas de l'immeuble, et criaient « Bon voyage ! » Quelques-uns me demandaient où j'allais et pourquoi j'étais seul. Pourquoi ? Je fis mine de rebrousser chemin, et aussitôt des centaines de bras se tendirent vers moi, me faisant signe de revenir, mais la côte était dangereuse. Le sloop sortit de la baie vent debout contre une légère brise de sud-ouest et vers midi il doubla Eastern Point, recevant alors un chaleureux adieu, le dernier des nombreux témoignages de sympathie qu'il reçut à Gloucester.

Au large, le vent fraîchit, et, continuant ma route, je doublai bientôt le feu de Thatcher's Island. Venant alors à l'est du compas pour passer au nord de Cashes Ledge et des Amen Rocks, je m'assis, et, considérant à nouveau la situation sous toutes ses faces, je me demandai une fois de plus si je devais persister dans ma décision. J'avais dit que je voulais faire le tour du monde, « sauf fortune de mer », et je l'avais dit très sérieusement. J'étais donc en quelque sorte lié vis-à-vis de moi-même par un contrat tacite, et je poursuivis ma route. Vers le soir, je mis le sloop debout au vent, préparai un hameçon, et, me trouvant alors sur le banc de Cashes Ledge avec trente brasses de fond, je commençai à pêcher. Jusqu'à la nuit, je réussis à attraper trois morues, deux haddocks, une merluche, et, le meilleur de tous, un flétan

vif et dodu. Tout cela s'ajoutait aux provisions que j'avais déjà ; je mouillai donc une ancre flottante afin de rester face au vent ; le courant étant au sud-ouest, contre le vent, j'étais sûr de me retrouver le lendemain sur le banc, ou tout près. J'assurai le câble, installai ma belle lanterne dans le gréement et m'allongeai, pour la première fois tout seul en mer, non pour dormir, mais pour somnoler et rêver.

J'avais lu quelque part l'histoire d'une goélette de pêche qui avait un jour, en mouillant, croché son ancre dans le dos d'une baleine et avait été remorquée par elle sur un long parcours à une vitesse vertigineuse. C'est exactement ce qui arriva au *Spray* cette nuit-là… dans mon rêve ! J'avais encore cette image dans la tête à mon réveil quand je me rendis compte que mon court repos avait été perturbé par le vent devenu violent et la mer formée. Des nuages couraient rapidement devant la lune. Je pris des ris, remontai l'ancre flottante, et, sous la toile que je pus conserver, je fis route vers le feu de Monhegan où j'arrivai avant le lever du jour, le matin du 8 mai. Le vent augmentant encore, j'allai m'abriter dans le port de Round Pond, un peu à l'est de Pemaquid. J'y restai un jour entier, écoutant le vent secouer avec furie les pins sur le rivage. Le jour suivant était assez beau pour que je pusse reprendre la mer, non sans avoir rédigé mon journal de bord depuis le cap Ann, et sans omettre de relater en détail mon aventure avec la baleine. Le *Spray*, cap à l'est, sur une mer calme, longeait la côte parmi de nombreuses îles. Ce soir-là, 10 mai, je passai près d'une grande île que j'appelle depuis l'« île aux grenouilles », à cause des millions de voix qui saluèrent le passage du *Spray*. Je me dirigeai ensuite vers l'île des Oiseaux, appelée aussi Gannet Island ou encore Gannet Rock, où se trouve un phare intermittent dont les alternatives d'ombre et de lumière balayèrent le pont de mon sloop à son passage. Puis, continuant ma route vers l'île Briar, j'arrivai l'après-midi suivant au milieu d'une flottille de bateaux de pêche mouillés à l'extrémité ouest du banc ; après un échange avec un pêcheur à l'ancre – qui me donna une indication erronée –, le *Spray* poursuivit sa route vers les îles situées au sud-ouest de la Nouvelle-Écosse. À travers les mauvais courants de marée de la baie de Fundy, j'arrivai enfin à Westport, où j'avais passé huit ans de ma vie comme garçon d'écurie. Le pêcheur avait dû dire « est-sud-est », mais j'avais compris « est-nord-est » et j'avais suivi ce cap. Avant de penser à me répondre, il avait surtout cherché à satisfaire sa curiosité, car il me demanda d'abord d'où je venais, si j'étais vraiment seul et si je n'avais à bord « ni chien ni chat ». C'était la

première fois, dans toute ma vie de marin, que l'on répondait à mes demandes par une question. Je crois que le bonhomme n'était pas du coin. En tout cas, je suis sûr qu'il n'était pas de l'île de Briar, car il tenta d'éviter une vague qui embarquait, et, en essuyant l'eau qui ruisselait sur son visage, il laissa échapper une belle morue. Jamais un de mes compatriotes n'aurait fait cela. Tout le monde sait qu'un homme de Briar, poisson ou pas au bout de sa ligne, ne recule jamais devant une vague. Il ne songe qu'à sa ligne et ne s'occupe que d'elle. N'ai-je pas vu un jour mon vieil ami W. D., un excellent homme de Briar, qui, tout en écoutant un sermon dans la petite église de la colline, faisait machinalement le geste de haler et laisser filer une ligne imaginaire, à la grande joie des jeunes gens qui ne comprenaient pas encore que, pour prendre du poisson, il faut l'attirer, et que l'habitude est une seconde nature.

Je fus heureux d'atteindre Westport. N'importe quel port m'aurait convenu après le terrible coup de vent que je venais d'essuyer et j'étais surtout heureux de me retrouver parmi mes vieux copains d'école. On était le 13 du mois, et le chiffre 13 m'a toujours porté bonheur – je l'avais remarqué bien avant que le Dr. Nansen ne fût allé à la découverte du pôle Nord avec son équipage de treize hommes. Peut-être avait-il entendu parler du succès avec lequel j'avais conduit au Brésil un bateau extraordinaire, lui aussi avec un équipage de treize membres. J'étais heureux de revoir les cailloux de l'île Briar, que je connaissais tous. La petite boutique du coin, que je n'avais pas vue depuis trente-cinq ans, n'avait pas changé, sauf qu'elle me parut beaucoup plus petite. La charpente était restée la même ; de cela, j'étais sûr, car je connaissais très bien ce toit pour y avoir, avec d'autres camarades de mon âge, guetté pendant les nuits sans lune un chat noir dont la peau devait servir à soulager les souffrances d'un pauvre infirme. Le tailleur Lowry habitait alors cette maison ; il était grand amateur d'armes à feu et portait toujours sa poudre en vrac dans une poche de sa veste. Il fumait constamment un petit brûle-gueule et un jour, par distraction, il le mit tout allumé dans sa poche qui contenait la poudre… M. Lowry était un excentrique ! À Briar, j'inspectai soigneusement le *Spray* une fois de plus, surtout les coutures, et je constatai que, malgré le coup de sud-ouest que j'avais subi, rien n'avait bougé. Le mauvais temps régnant toujours, je n'étais pas pressé de doubler le cap Sable. Je fis, avec quelques amis, une courte excursion dans la baie de Sainte-Marie. Puis j'appareillai, mais dus relâcher à Yarmouth le jour suivant, à cause du brouillard et du

vent debout. Je passai là quelques jours assez agréables ; j’embarquai du beurre et un baril de pommes de terre ; je fis le plein de mes six barriques d’eau douce, et arrimai solidement le tout sous le pont. C’est aussi à Yarmouth que j’ai acheté ma montre en fer-blanc, le seul instrument que j’ai emporté durant le voyage. Le prix était de un dollar et demi, mais comme le cadran était abîmé, le vendeur me la laissa pour un dollar.

Chapitre III

Adieu à la côte américaine – Brume au large de l’île Sable – Au large – Rencontre avec la lune – Solitude – Le *Spray* rencontre le *Vaguisa* – Une bouteille de vin espagnole – Conversation avec le capitaine du *Java* – Le vapeur *Olympia* – Arrivée aux Açores.

J’arrimai soigneusement toutes mes provisions sur le pont car le turbulent Atlantique était maintenant devant moi. J’amenai le mât de flèche sur le pont, sachant qu’ainsi le Spray serait plus sain. Je vérifiai encore tout le gréement, faisant particulièrement attention au ridage des haubans, reprenant le mou des rides, vérifiant que l’annexe était bien attachée. Je veillai à ce que tout fût parfaitement en état, car, même en été, on peut rencontrer du mauvais temps pendant la traversée. De fait, le temps était mauvais depuis plusieurs semaines. Le 1er juillet finalement, après un violent coup de vent, une bonne brise de nord-ouest s’établit, favorable à la route que je devais suivre, et, le lendemain, la mer s’étant calmée, je quittai Yarmouth. Le journal de mon premier jour sur l’Atlantique avec le *Spray* indique brièvement : « 9 h 30 du matin : quitté Yarmouth ; 4 h 30 après midi : doublé le cap Sable ; distance : 3 encablures de la côte ; vitesse : 8 nœuds ; petite brise de NO. » Avant le coucher du soleil, je prenais ma soupe de fraises et un thé sur une mer calme, à l’abri de la côte. Le 3 juillet à midi, Ironbound Island était par le travers. Le *Spray* était à son mieux. Le matin, une grande goélette était sortie de Liverpool, en Nouvelle-Écosse, faisant cap à l’est ; cinq heures plus tard, elle avait disparu à l’horizon, derrière moi. À 6 h 45 du soir, j’étais à proximité du feu de Chebuco Heads, près de Halifax. J’envoyai mon pavillon, rectifiai ma position d’après George’s Island, et, avant la nuit, je mis le cap sur l’île Sable. Il y a beaucoup de feux tout au long de la côte. Sambro, le rocher des

lamentations, en possède un très puissant que, pourtant, l'*Atlantic* ne vit pas la nuit de son terrible naufrage. Je regardai tous ces feux disparaître tour à tour sous l'horizon, derrière moi, jusqu'à ce que Sambro, le dernier de tous, devint lui aussi invisible. Le *Spray* était maintenant seul et continuait sa route. Le 4 juillet, à 6 h 40 du matin, je pris deux ris, et je les larguai à 8 h 30. À 9 h 40 du soir, j'aperçus encore le reflet du phare qui se trouve à la pointe ouest de l'île Sable, que l'on appelle aussi l'île des Tragédies. La brume, que j'avais évitée jusque-là, s'abattit brusquement sur la mer, comme un manteau. J'étais maintenant entouré de toutes parts par le brouillard, coupé du reste de l'univers. Je ne voyais plus le phare. Par des sondages répétés, je constatai que j'avais doublé la pointe est de l'île un peu après minuit et que je devrais bientôt être à l'écart des dangers de la côte et des récifs. Le vent se maintenait, toujours sud-sud-ouest, apportant le brouillard avec lui. On dit qu'en quelques années l'île Sable a vu sa longueur passer de quarante à vingt milles, et que sur les trois phares élevés en 1880, deux ont déjà disparu, et que le troisième sera bientôt englouti aussi.

Le soir du 5 juillet, le *Spray*, après avoir navigué toute la journée dans une mer clapoteuse, décida de naviguer sans son barreur. J'avais mis le cap sud-sud-est, mais le vent devenant moins favorable, le bateau fit route au sud-est, filant environ huit nœuds, à son maximum. J'essayai de couper la route des paquebots sans perdre de temps, pour atteindre aussitôt que possible le Gulf Stream. Le brouillard se dissipa juste avant la nuit, et je pus voir le soleil se coucher. Lorsqu'il eut disparu, je me tournai vers l'est et là, juste au bout du beaupré, je vis une souriante pleine lune sortir lentement de la mer. Neptune lui-même montant à mon bord ne m'aurait pas surpris davantage. « Bonsoir, madame ! criai-je, heureux de vous voir ! » Depuis ce soir-là, j'ai souvent eu de longues conversations avec la lune. Elle a eu toute ma confiance pendant le voyage.

Vers minuit, le brouillard tomba de nouveau, encore plus dense qu'auparavant. On pouvait presque « marcher dessus ». Il persista pendant plusieurs jours, tandis que le vent redoublait de violence. La mer était creuse, mais mon bateau était solide. Alors, dans ce brouillard lugubre, je me sentis envahi par un sentiment de solitude absolue, comme un insecte sur une paille au milieu des éléments. J'amarrai la barre et, pendant que le *Spray* poursuivait bravement sa route, j'allai dormir. Durant ces jours, je fus gagné par la peur. Ma mémoire travaillait avec une puissance terrifiante.

Tous les événements de mon existence – insignifiants ou importants, grands ou petits, extraordinaires ou quelconques –, tous repassaient dans ma tête en une succession magique. Certaines pages de ma vie, oubliées depuis si longtemps qu'elles semblaient appartenir à une existence antérieure, surgissaient devant moi. Toutes les voix que j'avais entendues dans le passé revenaient frapper à mon oreille, criant, riant, répétant les mots que je les avais entendues prononcer dans tous les coins du monde.

Ce sentiment de solitude disparaissait, lorsque, au plus fort de la tempête, j'étais occupé par tout ce qu'il y avait à faire sur le pont. Mais avec le beau temps, ce sentiment revenait, sans que je pusse le chasser. Je parlais souvent à haute voix, donnant des ordres de manœuvres, car on m'avait dit que je risquais de perdre la parole si je restais trop longtemps silencieux. À midi, quand le soleil était au méridien, je criais de toutes mes forces : « Piquez huit ! » De temps en temps, de ma cabine, je demandais à un homme de barre imaginaire : « Quel cap ? » ou bien : « Êtes-vous en route ? » Mais n'obtenant pas de réponse, ma situation m'apparaissait encore plus clairement. Ma voix sonnait sans écho, dans l'air vide, et j'abandonnai cette habitude. Heureusement, je me souvins que dans ma jeunesse j'avais l'habitude de chanter. Pourquoi ne pas essayer, maintenant que je ne risquais plus de déranger personne ? Mes talents musicaux n'ont jamais provoqué de jalousie chez mes semblables, mais là, au milieu de l'Atlantique, vous auriez dû m'entendre chanter. Je mettais ma voix au diapason du vent et de la mer, et il fallait voir les marsouins sauter en m'écoutant ! De vieilles tortues, avec leurs gros yeux étonnés, agitaient leur tête au-dessus de l'eau tandis que je chantais *Johnny Boker, W'll pay Darby Doyl for his boots*, et d'autres encore. Mais les marsouins étaient beaucoup plus connaisseurs que les tortues, et ils sautaient bien plus haut. Un jour, alors que je fredonnais un de mes airs favoris (je crois que c'était *Babylon's a- fallin'*), l'un d'eux sauta plus haut que le beaupré, droit devant lui. Si le *Spray* avait marché un peu plus vite, il l'aurait embroché tout net ! Les oiseaux de mer, eux, se montraient plus timides.

Le 10 juillet, après huit jours de mer, le *Spray* se trouvait à douze cents milles à l'est du cap Sable. Cent cinquante milles par jour, pour un si petit bateau, c'est une bonne navigation. C'est la plus grande distance que le *Spray* ait jamais parcourue en si peu de temps. Le soir du 14 juillet, de meilleure humeur que jamais, tout l'équipage du *Spray* criait en chœur : « Voilier en vue ! » C'était un trois-mâts goélette, à trois-quarts par tribord

devant, la coque sous l'horizon. La nuit tomba. Mon bateau taillait maintenant sa route sans que j'eusse à m'occuper de la barre. Le vent était au sud, et j'avais cap à l'est. Les voiles, bien orientées, portaient toutes parfaitement. Au cours de la nuit, je sortis fréquemment sur le pont et trouvai tout en ordre. La brise soufflait toujours du sud. Le matin du 15, le *Spray* était tout près du navire que j'avais aperçu la veille ; c'était le *Vaguisa*, de Vigo, qui avait quitté Philadelphie vingt-trois jours auparavant, se rendant à Vigo. Un homme de vigie, dans sa mâture, avait vu le *Spray*, la veille au soir. Lorsque je fus assez près, le capitaine, au moyen d'une ligne, m'envoya une bouteille de vin, et, ma foi, c'était un très bon vin ! Il m'envoya aussi sa carte, qui portait le nom de Juan Gantes. Je crois que c'était un excellent homme, comme le sont souvent les Espagnols. Mais quand je lui demandai de signaler qu'il m'avait rencontré et que tout allait bien (le *Spray* le doublait alors rapidement), il haussa les épaules plus haut que sa tête ; et lorsque son second, qui avait entendu parler de mon expédition, lui apprit que j'étais seul, il se signa et rentra dans sa cabine. Je ne le revis plus. À la tombée de la nuit, il était aussi loin derrière moi qu'il avait été loin devant la veille.

Il y avait maintenant de moins en moins de monotonie. Le 16 juillet, par brise de nord-ouest, temps clair et mer belle, j'aperçus sous le vent un grand trois-mâts barque à l'horizon ; à deux heures et demie de l'après-midi, j'étais à portée de voix. C'était le *Java* de Glasgow, venant du Pérou et allant à Queenstown. Son vieux capitaine était un véritable ours, quoique j'aie rencontré un jour en Alaska un ours plus sympathique. Au moins, l'ours avait l'air heureux de me voir, mais pas ce vieux grizzli ! Je suppose que mon appel avait troublé sa sieste, et mon petit sloop dépassant son grand navire eut sur lui l'effet d'un chiffon rouge sur un taureau. Par petite brise, j'avais l'avantage sur les grands bateaux ; le *Java* était lourd, sa carène était sale et faisait peu de route, tandis que le *Spray*, avec sa grand-voile bien pleine, marchait admirablement. « Depuis combien de temps dure ce calme ? » mugit le capitaine lorsque je fus à portée de voix. « Sais pas, cap'n, répondis-je à tue-tête ; il n'y a pas longtemps que je suis ici ! » À ces mots, le second, sur le gaillard, se mit à ricaner. J'ajoutai : « J'ai quitté le cap Sable il y a quatorze jours ! » (J'étais maintenant assez près des Açores.) « Vous », rugit alors le capitaine en s'adressant à son second, « vous, venez un peu ici ! Vous entendez ce que raconte le Yankee ? Amenez le pavillon, amenez le pavillon ! » Ainsi, avec la meilleure grâce

du monde, le *Java* salua le *Spray*. Ensuite, je ne ressentis plus la solitude. J'avais percé un mystère, alors que je naviguais dans le brouillard ; j'avais vu de près la colère de Neptune, mais, ne l'ayant pas traité par le mépris, il m'avait permis de continuer mon voyage. Sur mon livre de bord, on peut lire, à la date du 18 juillet : « Beau temps ; vent de sud-sud-ouest ; les marsouins jouent autour du *Spray* ; rencontré le navire *Olympia* à onze heures et demie du matin. Longitude : 34° 50' ouest. »

« À trois minutes près ! » cria le capitaine en me donnant la longitude et l'heure. J'admirai le côté strict de l'*Olympia*, mais il me sembla que le capitaine était un peu trop sûr de ses calculs. C'est très bien lorsqu'on est en pleine mer et qu'il y a de la place. Mais je crois que c'est cette confiance exagérée qui a causé la perte de l'*Atlantic* et de beaucoup d'autres comme lui. Le capitaine savait trop bien où il était. Je remarquai qu'il n'y avait aucun marsouin autour de l'*Olympia*. Les marsouins préfèrent les voiliers ! Le capitaine était encore tout jeune et avait devant lui, je l'espère, une longue carrière.

Terre en vue ! Le matin du 19 juillet, un dôme semblable à une montagne d'argent apparut au-dessus de l'horizon, droit devant. Bien que la terre fût cachée par une brume légère et brillante, je fus certain que c'était l'île de Florès. À quatre heures et demie de l'après-midi, elle était par le travers ; entre-temps, la brume avait disparu. Florès se trouve à cent soixante-quatorze milles de Fayal et, bien qu'étant très haute, elle ne fut découverte que plusieurs années après la colonisation du principal groupe d'îles.

Tôt le matin du 20 juillet, j'aperçus Pico au-dessus des nuages par tribord. Les îles apparurent les unes après les autres à mesure que le soleil dissipait les brumes matinales, et bientôt, m'approchant de plus en plus, je pus distinguer des champs cultivés. « Oh, comme le maïs était vert ! » Seuls ceux qui ont vu les Açores depuis le pont d'un bateau peuvent comprendre la beauté des tableaux que l'on rencontre au milieu de l'Océan.

À quatre heure et demie de l'après-midi, je jetai l'ancre à Fayal, exactement dix-huit jours après avoir quitté le cap Sable. Le consul américain, dans une belle vedette, vint m'accoster avant que j'eusse franchi les jetées, et un jeune officier de marine, qui craignait sans doute pour la sécurité de mon vaisseau, monta à mon bord et m'offrit ses services de pilote. Ce jeune homme, je n'en doute pas, aurait certainement été parfaitement capable de manœuvrer un grand navire de guerre, mais le *Spray* était beaucoup trop petit pour l'abondance de galons qu'il portait.

Néanmoins, après avoir accroché tous les bateaux du port et coulé une barque, le *Spray* se trouva amarré sans avoir souffert trop de dommages. Je crus comprendre que ce merveilleux pilote s'attendait à recevoir une « gratification ». Mais je n'ai jamais su si c'était parce que son gouvernement, et non pas moi, allait payer le renflouement de la barque envoyée par le fond, ou parce qu'il entendait être récompensé pour n'avoir pas coulé le *Spray*… Enfin, je lui pardonne.

Quand j'arrivai aux Açores, c'était la pleine saison des fruits, et j'en eus bientôt tellement à bord que je ne savais qu'en faire. Les insulaires sont toujours les gens les plus aimables du monde, mais je n'en ai jamais vu de plus gentils qu'ici. Ils ne sont pourtant pas riches. Le fardeau de leurs impôts est lourd et ils n'ont que très peu d'avantages en retour. L'air qu'ils respirent est à peu près la seule chose qui ne soit pas taxée. La mère-patrie ne leur permet même pas d'avoir un port où le courrier puisse être débarqué. Un paquebot passant près des Açores avec des lettres pour Horta doit d'abord les déposer à Lisbonne, sous le prétexte officiel de les faire désinfecter, mais en réalité pour que la métropole bénéficie des frais de réexpédition. Les lettres que je postai à Horta arrivèrent aux États-Unis six jours après les lettres postées treize jours plus tard à Gibraltar.

Le lendemain de mon arrivée était le jour de la fête d'un grand saint, et des bateaux chargés de personnes venant des autres îles ralliaient Horta qui est, en quelque sorte, la Jérusalem des Açores. Le pont du *Spray* était encombré, du matin au soir, d'hommes, de femmes et d'enfants. Le lendemain de la fête, un aimable Açorien m'emmena faire une promenade en voiture à Fayal, parce que, me dit-il en mauvais anglais, « quand j'étais en Amérique et que je ne parlais pas un mot d'anglais, je souffrais beaucoup, jusqu'à ce que je rencontre quelqu'un qui me comprenne et s'intéresse à moi ; alors je fis le vœu que, si jamais un étranger venait dans mon pays, je ferais mon possible pour lui être agréable ». Malheureusement, le brave homme amena un interprète afin que *je pusse en apprendre un peu plus sur le pays*. Ce pauvre garçon m'assomma littéralement en me parlant de la mer, de ses voyages, des bateaux qu'il avait commandés, les dernières choses au monde que je souhaitais entendre. À ce qu'il disait, il avait navigué à New Bedford pour le compte « de ce Joe Wing qu'on appelle John ». Mon hôte pouvait à peine placer un mot. Avant de nous séparer, il m'invita à dîner chez lui et me fit un accueil qui aurait réjoui le cœur d'un prince, mais il était tout seul dans sa maison.

« Ma femme et mes enfants reposent tous là », me dit-il en montrant le cimetière de l'autre côté du chemin. « Autrefois, j'habitais bien loin, mais je suis venu me fixer ici pour être plus près d'eux et aller prier sur leur tombe chaque matin. »

Je restai quatre jours à Fayal, deux jours de plus que je ne l'avais prévu. C'est la gentillesse des habitants et leur simplicité qui me retinrent. Une jeune fille, aussi innocente qu'un ange, vint un jour me trouver pour me demander si je voulais l'emmener et la débarquer à Lisbonne. Elle pourrait faire cuire les poissons volants, me dit-elle, mais elle réussissait particulièrement bien le *bacalhau*, la morue. Son frère Antonio, qui servait d'interprète, ajouta qu'il serait heureux lui aussi de faire le voyage. Il aurait voulu revoir un certain John Wilson et était prêt à aller le retrouver aux États-Unis, en passant par le cap Horn et le cap de Bonne-Espérance. « Connaissez-vous John Wilson, de Boston ? me demanda-t-il. – Je connais un John Wilson, mais il n'est pas de Boston. – Il avait une fille et un fils », dit Antonio, pour bien identifier son ami. Si ces lignes tombent sous les yeux du bon John Wilson, je suis prié de lui dire qu'« Antonio de Pico se souvient de lui ».

Chapitre IV

Grains aux Açores – La grande vie – Excès de fromage et de prunes – Le pilote de la *Pinta* – Échanges d'amabilités avec la marine britannique – Pique-nique sur la côte marocaine.

Je quittai Horta de très bonne heure le 24 juillet. À cette heure-là, le vent de sud-ouest était léger, mais des grains apparurent avec le lever du soleil et je dus prendre deux ris avant même d'avoir parcouru un mille. Je venais à peine de rehisser la grand-voile qu'une rafale, descendant des montagnes, frappa mon bateau avec une telle violence que je craignis un instant de démâter. Heureusement, je pus venir bout au vent. Cependant, l'une des rides de hauban s'était rompue. Ma bassine en fer-blanc, emportée par la rafale, était passée au-dessus d'un navire-école français qui se trouvait sous le vent. Les grains se succédèrent toute la journée, mais, en me mettant à l'abri d'une haute falaise, je commençai à remplacer les rides cassées. J'avais à peine affalé mes voiles qu'une chaloupe à quatre avirons sortit d'une anfractuosité de rocher avec, à son bord, un officier des douanes qui pensait déjà avoir capturé un contrebandier. J'eus du mal à lui faire comprendre de quoi il s'agissait. Pendant que nous étions en train de palabrer, un des hommes d'équipage, un vrai marin qui avait tout de suite vu ce qui se passait, monta à bord du *Spray* et installa les rides que j'avais préparées, puis il me donna gentiment un coup de main pour remettre le gréement en ordre. Cet incident tourna finalement en ma faveur. Mon histoire devint claire pour tous. Ainsi va le monde ! Laissez quelqu'un sans amis, et vous verrez ce qui lui arrivera !

Les réparations terminées, le *Spray* quitta l'île de Pico puis passa sous le vent de l'île San Miguel dans la matinée du 26 juillet, par gros vent. Dans

l’après-midi, il rencontra le beau yacht à vapeur du prince de Monaco, en route pour Fayal ; lors d’un précédent voyage, le prince avait quitté précipitamment Fayal pour échapper à une réception que les *padres* de l’île voulaient donner en son honneur. Je n’ai jamais su pourquoi il redoutait tellement cette « ovation », et, à Horta, personne ne le savait non plus. Depuis mon arrivée dans les îles, je m’étais nourri en abondance, de pain frais, de beurre, de légumes et de fruits de toutes sortes. Le *Spray* était surtout bien approvisionné en prunes, et j’en mangeais sans modération. J’avais aussi un fromage blanc de Pico, que m’avait donné le général Manning, consul des États-Unis. Je supposai que ce fromage était fait pour être mangé et je m’en régalai en l’accompagnant de prunes. Hélas ! Dans le courant de la nuit, je fus pris d’horribles crampes d’estomac. La brise, qui jusque-là était assez fraîche, commença à forcir et le ciel devint menaçant au sud-ouest. Comme j’avais largué les ris, je dus les reprendre à nouveau, ce que je fis, du mieux que je pus, entre deux accès de crampes. Me trouvant au large, j’aurais dû tout amener et redescendre dans ma cabine. Je suis habituellement un homme prudent en mer, mais cette nuit-là, dans la tempête commençante, je laissai toutes mes voiles hautes, ce qui, malgré les deux ris, était imprudent. Je bordai mes voiles comme pour faire une longue route. Bref, alors que j’aurais dû me mettre à sec de toile et attendre, je continuai ma route sous la grand-voile avec deux ris et le foc. Je redescendis alors dans ma cabine et m’étendis sur le plancher, souffrant horriblement. Je ne saurais dire combien de temps je restai ainsi, car je perdis connaissance. Lorsque je revins à moi, je sentis immédiatement que le sloop tanguait bas dans une mer très grosse. En jetant un coup d’œil dehors, je vis avec stupéfaction qu’il y avait un homme à la barre du *Spray* ! Il tenait d’une main ferme les poignées de la roue. On peut imaginer mon ahurissement ! Il était vêtu comme un marin étranger et portait un grand bonnet rouge incliné sur l’oreille gauche. Sa figure était toute recouverte d’une épaisse barbe noire en broussaille. Dans n’importe quelle partie du monde, on l’aurait pris pour un pirate. Pendant que je regardais avec stupeur son aspect menaçant, j’oubliais la tempête et me demandais s’il était venu à bord pour me couper la gorge. Il sembla deviner ma pensée : « Señor, dit-il en enlevant son bonnet, je ne suis pas venu pour vous faire du mal. » Et un sourire très faible, à peine perceptible, mais un sourire tout de même, passa sur son visage, qui, lorsqu’il parlait, n’était pas dépourvu d’amabilité. « Je ne suis pas venu pour vous faire du mal. J’ai beaucoup

navigué, mais je n'ai jamais été rien de pire qu'un *contrabandista*. J'appartiens à l'équipage de Christophe Colomb, continua-t-il. Je suis le pilote de la *Pinta* et je suis venu pour vous aider. Soyez tranquille, señor capitaine, vous avez une *calentura* mais cela ira mieux demain. » Je pensais qu'il avait le diable au corps pour continuer à porter de la toile par un temps pareil. De nouveau, comme s'il lisait en moi, il s'exclama : « La *Pinta* est là-bas, devant nous, et nous devons la rattraper. Il faut de la toile, encore de la toile ! *Vale,vale, muy vale !* » Puis, se coupant avec les dents une grosse chique de tabac noir, il ajouta : « Vous avez eu tort, capitaine, de mélanger les prunes avec le fromage. Il faut toujours savoir d'où provient le fromage que l'on mange ; qui sait, il a peut-être été fait avec du *leche de capra*, ce qui l'a rendu capricieux – Assez ! criai-je, je ne suis pas disposé à moraliser. » J'étendis un matelas par terre, pour ne pas rester à même le plancher, et je m'y couchai, les yeux toujours fixés sur mon étrange visiteur, qui, après avoir remarqué de nouveau que je n'avais « que des douleurs et une *calentura* », ricana un moment, puis se mit à hurler une chanson sauvage :

Hautes sont les lames farouches et étincelantes !
Haut est le rugissement de la tempête !
Haut le cri des oiseaux de mer !
Hautes sont les Açores !

Sans doute mon état s'améliorait-il car j'eus la force de me plaindre : « Je déteste votre chanson ! Si vos Açores étaient de respectables oiseaux, à l'heure qu'il est, elles seraient en train de dormir sur leur perchoir. » Puis je le suppliai de me faire grâce des couplets suivants, si jamais il y en avait. J'étais toujours à l'agonie. De grosses vagues embarquaient sur le *Spray*, mais, dans mon délire, je pensais que c'étaient des bateaux qui tombaient sur le pont, du haut d'un quai où j'imaginais que le *Spray* était amarré, sans ballons pour le déborder. « Vous allez briser vos bateaux ! criai-je avec insistance chaque fois qu'une vague déferlait sur la cabine. Vous allez briser vos bateaux, mais vous n'abîmerez pas le *Spray* ! Il est solide ! » Lorsque mes douleurs et ma *calentura* furent passées, je constatai que le pont avait été tellement lavé par les lames qu'il était aussi blanc que les dents d'un requin et que tout ce qui n'avait pas été solidement fixé avait été balayé. À mon grand étonnement, je vis, lorsque le jour apparut, que le *Spray* avait gardé le cap que je lui avais donné la veille et continuait à filer comme un pur-sang. Christophe Colomb lui-même n'aurait pas pu le gouverner plus

droit. Dans la nuit, le sloop avait parcouru quatre-vingt-dix milles dans une mer démontée. Je fus reconnaissant au vieux pilote mais je m'étonnai beaucoup qu'il n'eût pas rentré le foc. La tempête s'apaisa et, vers midi, le soleil brillait. Une hauteur méridienne et la distance indiquée par le loch, que je remorque toujours, me montrèrent que le sloop avait bien suivi sa route pendant ces vingt-quatre heures. Je me sentais beaucoup mieux maintenant, bien qu'encore très faible, et je ne larguai pas encore les ris ce jour-là, ni la nuit suivante, alors que le vent était tombé. Je mis mes vêtements à sécher au soleil, m'étendis sur le pont et m'endormis profondément. Qui donc alors vint me rendre visite, en rêve cette fois ? Mon vieil ami de la nuit dernière ! « Vous avez bien fait de suivre mes conseils cette nuit, me dit-il, et, si vous le voulez bien, j'aimerais être souvent auprès de vous pendant ce voyage, simplement par amour de l'aventure. » Ayant terminé son discours, il ôta de nouveau son bonnet et disparut aussi mystérieusement qu'il était arrivé, retournant, je suppose, à bord de la fantomatique *Pinta*. Je m'éveillai tout ragaillardi, avec le sentiment que je m'étais trouvé en présence d'un ami et d'un marin de grande expérience. Je ramassai mes vêtements qui avaient séché pendant mon sommeil et, pris d'une soudaine inspiration, je jetai toutes les prunes qui me restaient par-dessus bord. La journée du 28 juillet fut exceptionnellement belle. La brise était légère et embaumée. J'inspectai ma garde-robe et enfilai une chemise blanche, pour le cas où je viendrais à approcher un paquebot côtier transportant des passagers civilisés. Je fis aussi un peu de lessive pour enlever le sel déposé sur mes vêtements. Puis, comme j'avais faim, j'allumai mon poêle et me préparai un bon plat de poires cuites et un grand bol d'excellent café, le tout garni de sucre et de crème. Mais le clou de la soirée fut un hachis de poisson en quantité suffisante pour deux personnes. J'étais de nouveau en excellente santé et j'avais un appétit vorace. Tout en dînant, je mis à cuire un gros oignon pour me servir plus tard de collation. C'était la grande vie ! Dans l'après-midi, le *Spray* passa près d'une grande tortue endormie sur la mer. Elle se réveilla avec mon harpon dans le cou, si toutefois elle se réveilla. J'eus beaucoup de mal à la hisser sur le pont ; j'y parvins en crochant la drisse de mât à une de ses nageoires car elle était presque aussi lourde que mon bateau. Je rencontrais d'autres tortues et fis un petit palan pour pouvoir les hisser à bord, car l'emploi de la drisse de mât m'obligeait à amener la grand-voile, puis à la rehisser, ce qui n'était pas une mince affaire. La tortue était

excellente. Je fus d'ailleurs parfaitement satisfait de mon cuisinier pendant tout le voyage, et lui-même n'eut jamais à se plaindre de moi. On n'avait jamais vu un équipage aussi unanimement d'accord. Le menu de ce soir-là fut le suivant : steak de tortue, thé et toasts, pommes de terre frites, oignons, compote de poires et crème. Dans l'après-midi, je rencontrai une bouée à la dérive. Elle était peinte en rouge et surmontée d'un signal de six pieds de haut environ. Le temps ayant changé, je ne pris plus ni tortue ni poisson jusqu'à mon arrivée au port. Le 31 juillet, une tempête se leva brusquement, venant du nord, avec une mer très grosse, et je dus serrer de la toile. Le *Spray* fit seulement cinquante et un milles ce jour-là. Le 1er août, la tempête continua et la mer resta grosse. Pendant la nuit, le sloop ne porta que sa grand-voile et le foc arisés. À trois heures de l'après-midi, le foc fut enlevé par le vent et déchiré en lambeaux. J'enverguai le tourmentin sur un étai. Quant au foc, tant pis. J'en récupérai quelques morceaux, car j'avais justement besoin de chiffons.

Le 3 août, la tempête tomba et plusieurs signes m'annoncèrent que la terre était proche. Le mauvais temps s'était ressenti jusque dans la cuisine et j'eus soudain envie de me faire la main en fabriquant une miche de pain. J'installai sur le pont un petit foyer et bientôt apparut une miche dorée à point. La cuisine à bord a toujours pour elle un précieux assaisonnement : le grand appétit que donne l'air du large. J'avais déjà expérimenté cela dans ma jeunesse, lorsque je faisais la cuisine pour un équipage de pêcheurs. Ayant fini de dîner, je passai plusieurs heures à lire la vie de Christophe Colomb, puis, comme le jour se terminait, je remarquai que les oiseaux volaient tous dans la même direction. Je m'écriai : « La terre est là ! » De bonne heure le lendemain matin, 4 août, j'étais en vue de la côte espagnole. Des lumières sur le rivage m'apprirent que l'endroit était habité. Le *Spray* continua sa route jusqu'à se trouver tout près de la terre, et je reconnus alors Trafalgar. M'éloignant d'un quart plus au sud, j'entrai dans le détroit de Gibraltar où je jetai l'ancre à trois heures de l'après-midi, moins de vingt-neuf jours après avoir quitté le cap Sable. À la fin de cette traversée, qui n'était en somme qu'un prélude, je me trouvais en excellente santé, ni surmené, ni courbaturé, en meilleure forme que jamais, bien qu'étant aussi maigre qu'un fil à voile.

Deux bateaux italiens qui se trouvaient tout près de moi au lever du soleil passèrent le détroit bien après mon arrivée à Gibraltar. Avant même que le *Spray* eût atteint Tarifa, tous deux se trouvaient loin derrière, la coque sous

l’horizon. Autant que je sache, le *Spray* avait battu tous les autres bateaux traversant l’Atlantique, à part les vapeurs. Tout allait bien, mais j’avais oublié d’apporter mon bulletin de santé d’Horta ; aussi, quand le vieux et féroce médecin du port vint pour m’inspecter, il y eut une dispute. Mais c’était la seule chose à faire. Si vous voulez entrer dans les bonnes grâces d’un vrai Britannique, il faut d’abord avoir une bonne querelle avec lui. Je savais très bien cela, aussi répondis-je du tac au tac à toutes ses questions.

« Oui, admit enfin le docteur, votre équipage est en bonne santé, sans doute, mais qui sait quelles maladies régnaient dans votre dernier port ? » Ce qui était une remarque assez sensée. « Nous devrions vous mettre en quarantaine, monsieur, gronda-t-il. Mais qu’importe ! Libre pratique, monsieur ! Rompez ! » Et je ne le revis plus jamais. Le lendemain matin, une vedette à vapeur, beaucoup plus grande que le *Spray*, vint m’accoster (autant que sa grande taille lui permettait de le faire), m’apportant les compliments du commandant de la base navale, l’amiral Bruce, et m’informant qu’un mouillage avait été préparé pour le *Spray* dans l’arsenal, de l’autre côté du nouveau môle. Je me trouvais alors près du vieux môle, parmi les embarcations indigènes, dans un endroit sommaire et inconfortable. Naturellement, je fus très heureux de ce changement et ralliai rapidement mon nouveau point d’amarrage, en pensant à la flatteuse compagnie en laquelle allait se retrouver le *Spray*, au milieu de cuirassés tels que le *Collingwood*, le *Balfleur* et le *Cormorant*, qui étaient stationnés là et à bord desquels je fus plus tard royalement reçu.

« Laissez cela ! » comme disent les Américains ; telle fut la réponse de l’amiral Bruce quand j’allai le remercier d’avoir bien voulu m’offrir un mouillage particulier et une vedette à vapeur pour m’y remorquer. « Si vous êtes satisfait de votre mouillage, c’est très bien. Nous vous remorquerons hors du port quand vous voudrez repartir. Mais dites-moi, avez-vous besoin de réparations ? Ohé, de l’*Hébé*, envoyez-moi votre voilier ! Le *Spray* a besoin d’un nouveau foc ! Que les charpentiers et calfats aillent voir sur le *Spray* s’il n’y a pas d’ouvrage pour eux… » Puis, se tournant vers moi : « Dites, mon vieux, vous avez dû passer le diable par-dessus bord pour faire la traversée en vingt-neuf jours. Mais nous allons faire en sorte que votre séjour ici soit agréable. » De fait, même le vaisseau de Sa Majesté, le *Collingwood*, ne fut pas mieux soigné que le *Spray* à Gibraltar. Un peu plus tard, quelqu’un me héla : « Ohé, du *Spray* ! Mme Bruce souhaiterait venir à votre bord. Voulez-vous aujourd’hui ? – Volontiers ! » répondis-je

joyeusement. Le lendemain, Sir Carrington, gouverneur de Gibraltar, accompagné d'officiers supérieurs de la garnison et de tous les commandants des navires de guerre, vint sur le *Spray* ; tous signèrent dans mon livre de bord. Un peu plus tard, on me héla de nouveau : « Ohé, du *Spray* ! Le commandant Reynolds vous envoie ses compliments et vous invite à bord du *Collingwood* "comme à la maison", à 4 h 30 après midi ; pas plus tard que 5 h 30. » J'ai déjà fait allusion aux ressources limitées de ma garde-robe, et je savais que je n'avais aucune chance de passer pour un dandy. « Haut-de-forme et habit de rigueur ! – Alors, je ne peux pas venir ! – Sapristi, venez avec ce que vous avez, c'est ce que nous voulions dire ! – Aye, Aye, sir ! »

L'accueil que l'on me fit à bord du *Collingwood* fut chaleureux, et même si j'avais porté un chapeau de soie aussi haut que la lune, je n'aurais pas été reçu plus aimablement et je ne me serais pas senti plus à l'aise. L'Anglais, même sur un navire de guerre, est l'homme le plus affable du monde quand son invité a franchi la passerelle, et lorsqu'il dit « comme à la maison », il le pense vraiment, et le prouve. Il va sans dire que je me plaisais à Gibraltar. Comment ne pas apprécier un endroit aussi hospitalier ? L'Amirauté me faisait porter du lait tous les matins, et, deux fois par semaine, m'envoyait des légumes. « Ohé, du *Spray* ! Demain, vous aurez des légumes, sir ! »

Je fis de nombreuses excursions dans la vieille ville, et un canonnier me pilota à travers les galeries creusées dans le roc et me fit voir tout ce qu'il est possible de montrer à un étranger. Il n'y a aucun ouvrage militaire au monde qui puisse rivaliser avec Gibraltar, tant pour la conception que pour la réalisation. Devant ces travaux stupéfiants, il était difficile de se dire que l'on se trouvait sur un simple petit îlot rocheux. Avant mon départ, je fus invité à un pique-nique avec le gouverneur, les officiers de la garnison et les commandants des navires de guerre. Ce fut une invitation royale. Le torpilleur 91, qui pouvait filer vingt-deux nœuds, nous emmena jusqu'à la côte du Maroc. La journée était merveilleuse, trop belle même pour que l'on pût se trouver bien à terre ; aussi, personne ne foula le sol du Maroc. Le torpilleur vibrait comme une feuille de tremble en volant sur l'eau à toute vitesse. Le sous-lieutenant Boucher, qui paraissait tout jeune, en était le commandant et le manœuvrait avec l'habileté d'un vieux marin. Le lendemain, je déjeunai avec le gouverneur, le général Carrington, à Line Wall House, un ancien couvent de franciscains. Dans cet intéressant édifice sont conservés les souvenirs des quatorze sièges que Gibraltar a dû soutenir.

Le jour suivant, je dînai avec l'amiral dans sa résidence particulière, qui fut le couvent des mercenaires. Partout, je recevais des manifestations de virile sympathie, qui me donnèrent la force de supporter les longues journées de solitude qui suivirent. Je fus émerveillé de la parfaite discipline, de l'ordre et de la bonne humeur qui régnaient à Gibraltar. Malgré la multiplicité des activités qui se déroulent sur l'île, il n'y a pas dans la forteresse plus d'animation que sur le pont d'un navire voguant tranquillement sur une mer calme. Personne n'élève jamais la voix, sauf de temps en temps un patron de chaloupe. L'honorable Horatio J. Sprague, vénérable consul des États-Unis à Gibraltar, fit au *Spray* l'honneur d'une visite le dimanche 24 août et il fut très heureux d'apprendre que nos cousins britanniques avaient été si aimables pour moi.

Chapitre V

Je quitte Gibraltar avec l’aide de Sa Majesté britannique – Le *Spray* modifie son parcours – Chassé par un pirate maure – Une comparaison avec Christophe Colomb – Les îles Canaries – Les îles du Cap-Vert – La vie en mer – Arrivée à Pernambuco – Une facture pour le gouvernement brésilien – Préparatifs avant les tempêtes du cap Horn.

Le lundi 25 août, le *Spray* quitta Gibraltar, largement récompensé du détour qu’il avait fait pour s’y arrêter. Un remorqueur de Sa Majesté emmena mon sloop au large, où il trouva une bonne brise qui l’envoya de nouveau dans l’Atlantique. Là, le vent devint fort. J’avais l’intention, en partant, de piquer au large le plus possible, pour me tenir loin de la côte, qui est infestée de pirates. Mais à peine avais-je commencé à mettre mon plan à exécution que j’aperçus une felouque, qui, sortant d’un port voisin, se mit à suivre le sillage du *Spray*. J’étais venu à Gibraltar avec l’idée de traverser la Méditerranée, puis d’arriver à la mer Rouge par le Canal de Suez et de continuer ainsi vers l’est, au lieu de faire le tour du monde comme je le résolus ensuite. Des officiers de grande expérience qui avaient navigué dans ces mers orientales m’avaient signalé que l’on pouvait y rencontrer de nombreux pirates, et c’est ce qui m’engagea à modifier mon itinéraire. Mais ici aussi, j’étais, de toute évidence, au milieu des pirates et des voleurs !

Je changeai de cap ; la felouque fit de même. Les deux bateaux marchaient très vite mais la distance les séparant diminuait peu à peu. Le *Spray* était à son mieux et filait merveilleusement mais, malgré tous mes efforts, je ne pouvais l’empêcher de lofer de temps en temps, car il portait trop de toile. Il me fallait absolument prendre des ris, faute de quoi j’allais démâter et tout perdre, avec ou sans pirates. J’étais contraint de le faire, même au risque de devoir me battre pour défendre ma vie. Je ne fus pas

long à diminuer la grand-voile – sans doute pas plus de quinze minutes – mais la felouque s'était tellement rapprochée que je pouvais maintenant distinguer les touffes de cheveux sur les têtes de l'équipage, et par lesquelles, dit-on, Mahomet les enverra au paradis. Ils arrivaient sur moi à toute allure. D'après ce que je comprenais, ils étaient les descendants d'une longue lignée de pirates et je voyais bien qu'ils se réjouissaient à l'idée de faire un bon coup. Mais subitement, la joie qui se lisait sur leurs visages se changea en une expression de crainte et de rage. Leur felouque, trop voilée elle aussi, se mit en travers sur une énorme lame, qui changea le cours des choses en l'espace d'un éclair. Trois minutes plus tard, cette vague passait sous le *Spray* et le secouait dans toutes ses membrures. Au même instant, l'anneau de grande écoute se rompit et la bôme se brisa net au niveau de sa ferrure. Instinctivement, je sautai sur la drisse de foc et la filai, puis, revenant rapidement à l'arrière, je mis la barre toute dessous ; le sloop vint immédiatement debout au vent. J'amenai alors la grand-voile. Comment ai-je pu rentrer la bôme avant que la voile ne se déchire, je n'en sais rien. Quoi qu'il en soit, elle ne souffrit aucun dommage. La grand-voile étant en sûreté, je rehissai le foc et, sans regarder autour de moi, bondis dans la cabine et pris mon fusil chargé, ainsi que des cartouches. J'avais rapidement calculé que le pirate, ayant eu le temps de reprendre sa route, était maintenant tout près de moi et qu'il valait mieux que je ne le voie qu'au bout de mon fusil. Avec mon arme épaulée et prête à faire feu, je remontai sur le pont mais il n'y avait aucun pirate face à moi… La lame et la rafale qui avaient brisé ma bôme avaient aussi démâté la felouque. J'aperçus son équipage, une douzaine d'hommes environ, luttant pour récupérer le gréement tombé à l'eau. Qu'Allah noircisse leurs faces !

Je continuai confortablement ma route, sous foc et trinquette. Je réparai la bôme et serrai la grand-voile pour la nuit ; puis je pris un cap, qui, tout en tenant compte de la forte houle du large, me permettait de recevoir le vent de l'arrière à trois-quarts par tribord, de sorte que mes focs portaient parfaitement. Lorsque j'eus fini de tout remettre en ordre, la nuit était tombée, et, avant de descendre dans ma cabine, je ramassai un poisson volant qui s'était abattu sur le pont. J'avais l'intention d'en faire mon souper, mais je me sentis trop fatigué pour le préparer, et même pour manger quelque chose de tout prêt. Je ne me souviens pas d'avoir jamais été aussi fatigué de toute mon existence que ce jour-là. Trop épuisé même pour dormir, je me laissai bercer jusqu'à minuit par les mouvements du bateau ;

alors je me forçai à cuire mon poisson et me préparer une tasse de thé. Je réalisai seulement, plus que jamais auparavant, combien le reste du voyage allait me demander d'efforts intenses et prolongés. Le 27 août, je ne vis plus rien des Maures ni de leur pays, sauf deux pics, très loin à l'est, que j'apercevais dans la claire lumière du matin. Peu de temps après le lever du soleil, une brume légère les fit disparaître, à ma grande satisfaction.

Pendant les quelques jours qui suivirent ma rencontre avec les pirates, le vent souffla bon frais, et la mer, bien que très houleuse, n'était ni trop mauvaise ni trop dangereuse. Assis dans la cabine, je la sentais à peine, tant les mouvements longs et balancés de mon sloop étaient doux. N'étant plus dérangé par des événements extérieurs, je me retrouvais à nouveau seul avec moi-même, sur la mer immense, dans la main des éléments. J'étais heureux et mon voyage m'intéressait de plus en plus. Christophe Colomb sur la *Santa Maria*, suivant la même route plus de quatre siècles auparavant, n'était pas aussi tranquille que moi, ni aussi sûr de réussir dans son entreprise. Ses premiers ennuis avaient déjà commencé. Son équipage s'était arrangé pour démolir le gouvernail pendant qu'il fuyait devant un coup de vent semblable à celui que je venais de subir ; et il y avait déjà des mutineries sur la *Santa Maria*, chose inconnue à bord du *Spray*. Après trois jours de bourrasques et de grains, je me jetais dans ma cabine pour me reposer et dormir, tandis que le *Spray*, barre amarrée, poursuivait régulièrement sa route.

Le 1er septembre, des nuages amoncelés devant moi m'indiquèrent que les Canaries n'étaient pas loin. Le temps changea le lendemain. Le ciel se couvrit de nuages orageux. Apparemment, l'harmattan menaçait à l'est et un ouragan pouvait fort bien venir du sud. La tempête menaçait de toutes parts. Je pris des ris sans perdre de temps et, la mer devenant très grosse, je changeai la route du *Spray* d'environ trois-quarts pour qu'il puisse mieux prendre les vagues. Je m'engageais dans le canal entre l'Afrique et l'île de Fuerteventura, la plus orientale des Canaries, que j'essayai d'apercevoir. À deux heures de l'après-midi, le temps s'éclaircit soudainement et l'île apparut à tribord, déjà par le travers, à sept milles environ. Fuerteventura possède un pic de 810 mètres que, par beau temps, on peut voir de très loin.

Le vent augmenta pendant la nuit et le *Spray* avança rapidement dans le chenal. Au lever du jour, le 3 septembre, il se trouvait à vingt-cinq milles des Canaries quand survint un calme annonciateur d'un autre coup de vent ; celui-ci ne tarda pas à se faire sentir, apportant avec lui de grands nuages de

poussière venus de la côte africaine. Il soufflait avec des mugissements lugubres, et, bien que ce ne fût pas la saison de l'harmattan, la mer se trouva couverte en moins d'une heure d'une poussière rouge-brun. L'air fut chargé de sable tout l'après-midi, mais la brise tournant au nord-ouest vers le soir, elle ramena la poussière vers la terre et rendit au *Spray* un ciel clair. Toutes ses voiles gonflées, le plat-bord sous le vent à toucher l'eau, mon bateau filait magnifiquement. Les longues lames passaient rapidement sous la quille. C'était de la grande navigation !

Le 4 septembre, la brise toujours fraîche vint du nord-nord-est et la houle courait dans le même sens que le sloop. Vers midi, un vapeur de la Plata, faisant le transport de bétail, passa à contre-bord, faisant route au nord-est, vers le mauvais temps. Je me signalai mais n'obtins pas de réponse. Il plongeait lourdement dans la houle, roulait d'une façon extraordinaire, et les énormes embardées qu'il faisait laissaient penser qu'un sauvage était à sa barre.

Le matin du 6 septembre, je trouvai trois poissons volants sur le pont, et un quatrième dans la cuisine, qui était passé par l'écoutille avant et se trouvait aussi près que possible de la poêle à frire. Ils me procurèrent un somptueux petit-déjeuner et dîner.

Le *Spray* se trouvait maintenant dans les alizés. Le même jour, je rencontrai un autre vapeur chargé de bétail, qui avançait aussi violemment que son prédécesseur ; je ne lui fis aucun signal, mais passai tout près de lui, sous le vent. C'était un vieux baquet et les bêtes à son bord, comme elles beuglaient !

Il fut un temps où, lorsque des navires se rencontraient en mer, ils réduisaient la voilure et faisaient un bout de causette, puis, au moment de se séparer, tiraient en l'air un coup de pistolet. Ces beaux jours ne sont plus. Les gens n'ont plus le temps de s'arrêter sur le vaste océan pour échanger des nouvelles, et, pour ce qui est de tirer, ils n'ont plus les moyens de s'acheter de la poudre. La poésie de la mer s'en va ; c'est une vie bien prosaïque quand on ne prend même plus le temps de se dire bonjour.

Dans les alizés, mon bateau naviguant tout seul, je pus prendre un repos salutaire. Je passais mon temps à lire, à écrire, ou à faire ce que je jugeais utile pour garder le gréement en bon état. La cuisine était toujours rapidement faite, le menu consistant principalement en poissons volants, biscuits de mer, beurre, pommes de terre, café et crème, des plats faciles à préparer.

Le 10 septembre, le *Spray* passa tout près de l'île de San Antonio, la plus au nord-ouest des îles du Cap-Vert. Mon atterrissage fut merveilleusement précis, si l'on considère que je n'avais fait aucun calcul de longitude. La brise était toujours de nord-est, mais lorsque j'approchai de l'île, des rafales violentes se firent sentir, si bien que je dus prendre des ris et m'écarter de San Antonio, dont les hautes montagnes produisaient ces perturbations.

Laissant derrière moi les îles du Cap-Vert, je me retrouvai une fois de plus au milieu de la mer immense, dans une solitude absolue. Même quand je dormais, je rêvais que j'étais seul. Ce sentiment ne me quittait jamais, mais, endormi ou éveillé, j'avais toujours conscience de la position du sloop ; je voyais mon bateau avancer sur la carte.

Une nuit, alors que j'étais assis dans la cabine avec cette impression, le profond silence fut brisé par des voix humaines toutes proches ! Je sautai immédiatement sur le pont, plus effrayé que je ne saurais dire. Un grand trois-mâts blanc, tout dessus, passait lentement sous le vent, à contre-bord et me frôlant presque, comme une apparition. Les matelots sur le pont brassaient les vergues, qui évitèrent de justesse le mât du *Spray*. Personne ne me héla du blanc voilier, mais j'entendis quelqu'un à bord dire qu'il y avait de la lumière sur le sloop et que ce devait être un pêcheur. Je restai longtemps cette nuit-là assis sur le pont, à la clarté des étoiles, rêvant aux voyages des anciens voiliers et suivant des yeux la marche lente des constellations.

Le jour suivant, 13 septembre, un grand quatre-mâts passa au vent, à bonne distance, cap au nord. Le sloop avançait vite maintenant, en direction du pot au noir, et les alizés faiblissaient. De petites lames m'indiquaient l'existence d'un contre-courant et j'estimai ma vitesse à environ 16 milles par jour. Au centre de ce courant, qui allait vers l'est, la vitesse était un peu plus importante.

Le 14 septembre, je croisai un grand trois-mâts faisant route au nord. Ni ce navire, ni celui aperçu la veille, n'étaient à portée de signal, mais j'étais content de les voir. Le jour suivant, de lourds nuages de pluie se levèrent dans le Sud, masquant le soleil. Le calme annonçait le pot au noir. Le 16, le *Spray* pénétra dans cette sombre région, où il allait avoir à combattre des grains et à endurer des calmes imprévisibles. Ainsi sont les éléments entre les alizés de nord-est et ceux de sud-est, car, chacun de ces vents essayant à son tour de dominer, dépense sa force à souffler dans toutes les directions. Pour rendre les choses encore plus difficiles, la mer est agitée de houles

irrégulières et de tourbillons ; et, comme s'il fallait encore ajouter à l'inconfort du marin, la pluie tombe nuit et jour à torrents. Pendant dix jours, le *Spray* lutta et tangua, ne parcourant que 3 000 milles… Sans commentaires !

Le 23 septembre, la belle goélette *Nantasket* de Boston, allant de Bear River à la Plata avec un chargement de bois, rencontra le *Spray* au beau milieu du pot au noir, et, après que j'ai échangé quelques mots avec le capitaine, elle continua sa route. Comme sa carène était plus abondamment garnie de plantes marines que celle du Spray, elle attira plusieurs poissons qui m'avaient suivi jusque-là ; les poissons suivent toujours plus volontiers un bateau garni de végétation ; un loch couvert de coquillages les attire également. Parmi ces déserteurs se trouvait un dauphin qui m'avait suivi pendant plus d'un millier de milles, heureux de pouvoir se nourrir des restes que je jetais par-dessus bord, car étant blessé, il ne pouvait poursuivre les petits poissons dont il faisait sa nourriture habituelle. Je m'étais accoutumé à sa présence et le reconnaissais aux blessures qu'il portait ; il me manquait lorsqu'il allait, de temps en temps, faire des excursions loin du sloop. Un jour, après avoir été absent quelques heures, il revint en compagnie de trois sérioles, sortes de cousins du dauphin. Cette petite troupe ne se séparait pas, sauf en cas de danger, ou quand ils allaient à la chasse. Leur vie était souvent menacée par des requins affamés et plus d'une fois, ils en réchappèrent de justesse ! Leur façon de se sauver m'intéressait beaucoup, et je restais des heures à les observer. Ils s'enfuyaient chacun dans une direction différente afin que le requin, ce tigre des mers, soit emmené loin des autres par celui qu'il poursuivait. Au bout d'un certain temps, ils revenaient tout près du sloop. Par deux fois, je réussis à détourner les poursuivants en remorquant une poêle en fer-blanc qu'ils prirent pour un poisson brillant ; au moment où ils se retournaient avec cette façon bien particulière qu'ont les requins lorsqu'ils vont saisir leur proie, je leur tirai une balle dans la tête. La précarité de leur vie ne semblait guère préoccuper les sérioles. Tous les êtres vivants ont peur de la mort. Cependant, certaines espèces de poissons restent ensemble, comme s'ils savaient qu'ils ont été créés pour servir de nourriture aux gros poissons, et voulaient leur faciliter la tâche autant que possible. J'ai souvent vu des baleines nager en cercle autour d'un grand banc de harengs et les réunir en tas à grands coups de queue. Puis, un ou deux de ces monstres se précipitait, mâchoire ouverte, et engloutissait un formidable chargement en une bouchée. Au large du cap de

Bonne Espérance, j'ai vu des bancs de sardines et d'autres petits poissons ainsi traités par des carangues qui tournaient autour d'eux de façon à ce qu'aucun ne puisse s'échapper. J'observais la rapidité avec laquelle les petits poissons disparaissaient et bien qu'ayant vu le fait se produire très souvent sous mes yeux, je n'ai presque jamais pu voir la capture d'une seule sardine, tant l'opération était rapide.

Le long de la limite équatoriale des alizés de sud-est, l'air était chargé d'électricité et le tonnerre grondait constamment, accompagné d'éclairs. Je me souviens que c'est à cet endroit, que, quelques années auparavant, le navire américain *Alert* fut détruit par la foudre. Son équipage, par un miraculeux hasard, fut recueilli le même jour et emmené à Pernambuco, où je le rencontrai.

Le 25 septembre, par 5° de latitude nord, et 26° 30' de longitude ouest, je parlai au *North Star*, de Londres. Ce grand navire avait quitté Norfolk, en Virginie, quarante-huit jours auparavant, allant à Rio de Janeiro, où nous nous rencontrâmes de nouveau deux mois plus tard. Le *Spray* avait, lui, quitté Gibraltar depuis trente jours.

J'eus ensuite pour compagnon de voyage un espadon qui nageait le long du bord en montrant sa grande nageoire dorsale noire ; mais lorsque j'empoignai mon harpon, il abaissa son drapeau noir et disparut. Le 30 septembre à onze heures et demie du matin, le *Spray* passa l'équateur par 29° 30' de longitude ouest. À midi, il était à deux milles au sud. J'avais rencontré, vers 4° de latitude nord, un léger alizé de sud-est qui m'amena allègrement jusqu'à la côte du Brésil, que j'atteignis le 5 octobre, juste au nord d'Olinda Point, sans autre incident. Je mouillai dans le port de Pernambuco vers midi, quarante jours après avoir quitté Gibraltar, et tout allait bien à bord. Étais-je fatigué du voyage ? Pas du tout ! Je ne m'étais jamais de ma vie senti aussi bien et j'étais impatient d'affronter les dangers qui m'attendaient au cap Horn.

Cela n'avait rien d'étonnant pour un marin que de se retrouver à mi-chemin entre Boston et le cap Horn, après avoir traversé deux fois l'Atlantique, et de se retrouver parmi des amis. Ma détermination à naviguer à l'ouest de Gibraltar m'avait permis, non seulement, d'éviter les pirates de la mer Rouge, mais aussi, en m'amenant à Pernambuco, de revoir des rivages qui m'étaient familiers. J'avais autrefois beaucoup navigué au Brésil. En 1893, je conduisis, en qualité de capitaine, le fameux navire d'Ericsson, le *Destroyer*, de New York au Brésil, pour aller combattre le

rebelle Mello et ses partisans. Le *Destroyer*, alors, portait un canon sous-marin d'une longueur énorme. Dans la même expédition se trouvait le *Nitcheroy*, acheté par les États-Unis pendant la guerre espagnole, et rebaptisé le *Buffalo*. Le *Destroyer* était le meilleur des deux navires sous de nombreux aspects, mais les Brésiliens, dans leur curieuse guerre, le coulèrent eux-mêmes devant Bahia. Avec lui coulèrent aussi mes espoirs de toucher un jour la solde qui m'était due. Comme il s'agissait d'une somme importante, j'eus l'idée, pendant mon passage au Brésil sur le *Spray*, d'essayer de la recouvrer. Malheureusement, deux ans se sont écoulés et les hasards du temps et de la politique ont porté au pouvoir le parti de Mello ; bien qu'il représente aujourd'hui le gouvernement légal qui m'employait, le « rebelle » a vite oublié ses obligations à mon égard. Pendant mes visites au Brésil, j'avais fait la connaissance du Docteur Perera, propriétaire et éditeur de « El Commercio Jornal », et, dès que le *Spray* fut amarré à Upper Topsail Reach, le docteur, plaisancier enthousiaste, vint me rendre visite et m'emmena dans sa maison de campagne. Les abords de sa résidence étaient gardés du côté de la mer par son armada, une flotte de bateaux, parmi lesquels un sampan chinois, une norvégienne et un doris du cap Ann qui provenait du *Destroyer*. Le docteur m'invita souvent à partager ses plantureux dîners brésiliens afin que je puisse, comme il le disait, « *salle gordo* » pour le voyage ; mais il constata que même avec la bonne chère, je grossissais lentement. Ayant embarqué des fruits, des légumes et quantité d'autres provisions, je résolus de partir le 23 octobre. C'est alors que je rencontrai un des personnages les plus inflexibles du parti de Mello, en la personne du contrôleur des douanes ; bien que le *Spray* naviguât avec une licence de voilier et dût, de ce fait, être exempté de droits de port, il voulut me les faire payer. Notre consul rappela au douanier que le *Spray* était un bateau de plaisance et lui rappela aussi, assez maladroitement d'ailleurs, que c'est moi qui avais amené le *Destroyer* au Brésil. – « Oh, oui, répondit suavement le contrôleur, nous nous en souvenons très bien ! »… Comme si son tour de prendre sa revanche était arrivé.

Pour me sortir d'embarras, M. Lungrin, un négociant, offrit d'embarquer à bord du *Spray* un chargement de poudre à canon à destination de Bahia, ce qui m'aurait permis de me renflouer financièrement. Et quand la compagnie d'assurances refusa de prendre le risque d'une cargaison embarquée sur un bateau n'ayant qu'un homme d'équipage, M. Lungrin offrit de se passer d'assurance et de prendre le risque à sa charge. C'était

sans doute m’accorder plus de confiance que je n’en mérite. Je n’acceptai pourtant pas, car je calculai qu’en prenant une cargaison, j’aurais perdu ma licence de voilier, et cela aurait entraîné plus de frais de port pour la suite de mon voyage que ce que pourrait me rapporter ce fret. Un autre négociant vint à mon aide en m’avançant l’argent comptant.

Pendant mon séjour à Pernambuco, j’avais raccourci la bôme qui s’était brisée au large des côtes du Maroc ; j’avais enlevé l’extrémité cassée, ce qui le raccourcit d’environ quatre pieds.

Le 24 octobre 1895, par une belle journée comme on en voit souvent au Brésil, le *Spray* appareilla, salué par de chaleureuses acclamations. Faisant environ cent milles par jour le long de la côte, j’arrivai à Rio de Janeiro le 5 novembre, sans aucun incident digne d’être rapporté, et je mouillai à Villaganon pour attendre la visite habituelle des autorités du port.

Le lendemain, je m’empressai d’aller au ministère de la Marine afin de savoir ce qu’il allait advenir des sommes qui m’étaient dues suite à l’affaire du *Destroyer*. La haute personnalité qui me reçut me répondit : « Capitaine, en ce qui nous concerne, nous vous abandonnons le bateau, et, si vous voulez l’accepter, un officier vous montrera où il se trouve ! » Je savais très bien où il se trouvait : le sommet de sa cheminée affleurant au niveau de l’eau, il était probable que le navire reposât tranquillement sur le fond à cet endroit. Je remerciai l’aimable officier, mais déclinai son offre.

La veille de son départ, le *Spray* navigua dans la rade de Rio, avec à son bord plusieurs vieux capitaines. J’avais décidé de le gréer en yawl pour affronter les eaux tumultueuses de Patagonie, et je plaçai à l’arrière un dispositif destiné à supporter le mât de tape-cul. Les vieux capitaines inspectèrent minutieusement le gréement et chacun d’eux contribua à sa mise au point. Le capitaine Jones, qui m’avait servi d’interprète à Rio, me donna une ancre, et un commandant de vapeur me fit cadeau du câble. Au cours du voyage, l’ancre de Jones ne chassa jamais ; quant au câble, en plus de sa solidité à toute épreuve, il me permit, alors que je fuyais devant le mauvais temps au cap Horn, de le remorquer pour aider à casser les déferlantes qui menaçaient d’embarquer.

Chapitre VI

Départ de Rio de Janeiro – Sur une plage d'Uruguay – Un naufrage évité de justesse – Le *Spray* est remis à flot – L'obligeance du consul anglais de Maldonado – Accueil chaleureux à Montevideo – Excursion à Buenos Aires – Je raccourcis le mât et le beaupré.

Le 28 novembre, le *Spray* quitta Rio de Janeiro et, pour commencer, rencontra un fort coup de vent qui fit des dégâts le long de la côte, causant des dommages considérables aux bateaux. C'était une bonne chose, en somme, d'être loin de la terre. Pendant cette partie du voyage, en naviguant le long de la côte, je remarquai que les petits voiliers qui suivaient la même route que moi marchaient en général plus vite que le *Spray* durant la journée, mais qu'ils allaient moins vite la nuit. Pour le *Spray,* jour et nuit étaient identiques ; pour les autres, il y avait nettement une différence. Au cours d'une des belles journées qui suivirent mon départ de Rio, le vapeur *South Wales* me donna, sans que je l'eusse sollicité, la longitude, 48° ouest, « aussi exacte que possible ! » me cria le capitaine.

Le *Spray*, avec sa montre en fer-blanc, avait exactement le même chiffre. Je me sentais tout à fait à l'aise avec ma méthode primitive de navigation, mais je fus agréablement surpris de voir ma position confirmée par le chronomètre d'un grand navire.

Le 5 décembre, un trois-mâts goélette apparut et, pendant plusieurs jours, je naviguai de conserve avec lui le long de la côte. À cet endroit, il y avait un courant de nord qui m'obligea à serrer la côte, ce qui était assez habituel pour le *Spray*. Mais je dois confesser une faiblesse : je la serrai de beaucoup trop près… En un mot, le 11 décembre à l'aube, le *Spray* se mit au plein sur une plage. C'était très ennuyeux mais je m'aperçus vite que mon bateau ne courait aucun danger. J'avais été trompé par l'aspect que le clair de lune

donnait à une dune de sable et je regrettais maintenant d'avoir fait confiance aux apparences. La mer, bien que belle, portait encore une houle qui se brisait avec force sur la plage. Je réussis à mettre mon doris à l'eau avec l'intention de mouiller une ancre sur l'arrière et de tenter de me déséchouer en me halant dessus. Mais je m'aperçus que cela ne suffirait pas, car la marée descendait et la mer s'était déjà retirée d'une trentaine de centimètres. J'entrepris alors de mouiller ma plus grosse ancre, ce qui n'était pas une petite affaire, car le câble et l'ancre pesaient si lourd que, dès qu'ils furent dans mon frêle doris, leur poids le fit aussitôt s'enfoncer. Il me fallut couper le câble et faire deux charges au lieu d'une. L'ancre étant amarrée à un flotteur avec quarante brasses de câble, je parvins à traverser les vagues déferlantes du rivage. Mais mon doris faisait de l'eau en quantité, si bien que arrivé à l'endroit où j'avais projeté de mouiller, il était rempli d'eau et commençait à couler. Il n'y avait pas un instant à perdre ; je voyais clairement que, si j'échouais maintenant, tout était fini. Lâchant les rames, je sautai sur mes pieds et, empoignant l'ancre à deux mains, je la jetai à l'eau le plus loin possible, au moment précis où le doris chavirait. Je m'agrippai de toutes mes forces au plat-bord car il me revint alors soudainement à l'esprit que je ne savais pas nager. J'essayai alors de redresser mon doris, mais avec une telle force qu'il fit un tour complet et je me retrouvai au même point, toujours cramponné à la coque retournée. J'examinai alors froidement la situation et m'aperçus que, bien que le vent soufflât légèrement vers la terre, le courant m'entraînait au large. Il me fallait donc absolument agir. Trois fois, je tentai de rétablir mon doris, et trois fois, j'échouai, non sans avoir à chaque tentative été entièrement plongé dans l'eau. J'étais sur le point de me dire : « Cette fois, c'est fini, j'abandonne !… » ; mais l'idée que tous les prophètes de mauvais augure laissés derrière moi pourraient triomphalement répéter leurs « Je l'avais bien dit ! » me donna l'énergie de faire un ultime effort. Malgré l'importance du danger, je peux vraiment dire, en toute sincérité, que ce moment fut l'un des plus sereins de ma vie. Je réussis enfin à redresser le doris, à me hisser dedans avec d'infinies précautions pour ne pas le faire chavirer de nouveau, et à godiller vers la terre avec un aviron que j'avais pu rattraper. Inutile de dire que j'étais complètement trempé et que j'avais bu une quantité considérable d'eau salée… Mais le *Spray* était maintenant tout à fait au sec, et c'est la seule chose qui me préoccupait ; le remettre à flot était mon unique souci. Il me fut assez facile d'aller amarrer le bout du

câble resté sur le sloop à celui de l'ancre puisque j'avais pris la précaution de fixer une bouée à son extrémité. Relier le bout au sloop fut encore plus facile et j'oubliai tous mes ennuis en constatant que mon coup d'œil ou le hasard avaient bien fait les choses, car il y avait juste assez de câble pour pouvoir faire un tour sur la poupée du guindeau. J'avais mouillé l'ancre exactement à la distance qu'il fallait. Il ne me restait plus qu'à attendre la prochaine marée. J'en avais déjà fait bien assez pour fatiguer un homme plus robuste que moi et je fus très heureux de m'étendre sur le sable et de prendre un peu de repos au soleil qui était déjà haut et chauffait généreusement. Ma situation aurait pu être pire, mais je me trouvais toutefois sur une côte sauvage, dans un pays étranger, et pas tout à fait en sûreté, comme je m'en aperçus bientôt. J'étais allongé depuis peu sur la grève quand j'entendis le pas d'un cheval s'approchant sur la plage et qui s'arrêta tout près du petit monticule de sable derrière lequel je m'étais mis à l'abri du vent. Jetant un coup d'œil prudent, je vis alors, monté sur un petit cheval, le jeune garçon le plus ébahi de toute la côte : il venait de trouver un bateau ! « Il m'appartient, pensa-t-il, puisque je l'ai vu le premier ! » Bien sûr, il était là, au sec, tout peint en blanc, bien gréé… Il en fit le tour au trot et, ne voyant pas le propriétaire, attela son cheval à la sous-barbe, comme s'il voulait le remorquer ainsi jusque chez lui. Naturellement, le *Spray* était trop lourd pour être halé par un cheval. Mais il n'en allait pas de même de mon doris, qui fut bientôt hissé à quelque distance et caché derrière une dune au milieu d'un bouquet de hautes herbes. Le garçon avait, je pense, l'idée d'aller chercher plusieurs chevaux afin de pouvoir emporter le sloop et il s'apprêtait à partir lorsque je me découvris et m'avançai vers lui, ce qui sembla fort lui déplaire et le désappointer. « *Buenas dias, muchacho* ! » dis-je. Il grommela une réponse et me regarda attentivement des pieds à la tête, avant d'exploser subitement en une bordée de questions, plus que six Yankees à la fois n'auraient pu en poser. Il voulait savoir d'où venait mon bateau, combien de temps j'avais mis à venir, ce que je faisais de si bonne heure à terre, etc.

« Il m'est facile de satisfaire votre curiosité, répondis-je, mon bateau vient de la lune, il m'a fallu un mois pour faire le voyage et je suis ici pour prendre un chargement de jeunes garçons ! » Mais la révélation du but de mon expédition, si je n'avais pas été sur mes gardes, aurait pu me coûter cher, car, pendant que je parlais, l'enfant de la pampa lovait son lasso pour me l'envoyer ; au lieu d'être lui-même emmené sur la lune, il pensait sans

doute à me remorquer chez lui par le cou, derrière son cheval sauvage, à travers les prairies de l'Uruguay.

L'endroit exact où j'avais échoué s'appelait Castillo Chicos, à environ sept milles au sud de la frontière entre l'Uruguay et le Brésil, et, naturellement, les habitants parlaient espagnol. Pour me réconcilier avec mon visiteur matinal, je me hâtai de lui dire que j'avais dans mon bateau des biscuits, et que je serais heureux de les échanger contre du beurre et du lait. Aussitôt, un large sourire éclaira son visage, montrant que la proposition l'intéressait et que, même en Uruguay, le biscuit de mer réjouit le cœur des jeunes garçons et vous attire leur amitié. Il retourna rapidement chez lui et revint bientôt avec du beurre, du lait et des œufs. J'étais tombé dans un pays d'abondance. D'autres habitants, jeunes et vieux, arrivèrent également des ranchs voisins, parmi lesquels un planteur allemand qui me fut d'un grand secours de plusieurs façons.

Un garde-côte de Fort Teresa, à quelques milles de là, vint aussi pour, m'expliqua-t-il, protéger mes biens contre les habitants de la plaine. Je saisis l'occasion pour lui dire qu'il ferait mieux de surveiller les habitants de son propre village, et que je ferais moi-même attention à ceux de la plaine, lui montrant tout en parlant un « négociant » qui avait déjà volé dans ma cabine mon revolver et quelques menus objets que j'avais dû récupérer par la force. L'individu n'était pas uruguayen. Et je constatai, comme dans beaucoup d'endroits que j'ai visités, que les hommes les moins recommandables étaient rarement les indigènes.

Bientôt, le capitaine du port de Montevideo envoya l'ordre au garde-côte de donner au *Spray* toute l'assistance dont il pourrait avoir besoin. C'était une recommandation superflue car le garde était déjà en action, faisant autant de bruit que si mon sloop avait été un vapeur en perdition avec un millier d'émigrants à bord. Le capitaine du port me fit également savoir qu'il allait m'envoyer un remorqueur pour ramener le *Spray* à Montevideo. Il tint parole mais le remorqueur arriva trop tard car j'avais déjà remis le *Spray* à flot avec l'aide de l'Allemand, d'un soldat et d'un Italien surnommé « l'Ange de Milan ». Je naviguais déjà vers le port, vent arrière, par belle bise. L'aventure eut des conséquences assez graves pour la coque du *Spray* : le contact avec le sable durci lui avait enlevé un morceau de sa fausse quille, et occasionné d'autres avaries, qui furent rapidement réparées une fois au port.

Le lendemain, je mouillai à Maldonado. Le consul d'Angleterre, sa fille et une autre jeune femme vinrent à bord, m'apportant des paniers remplis d'œufs frais et de fraises, des bouteilles et un grand pain doré. C'était un excellent atterrissage, avec un meilleur accueil que celui que j'avais reçu autrefois ici même, un jour où j'arrivai avec un équipage révolté, sur mon trois-mâts barque *Aquidneck*.

Dans la baie de Maldonado, le poisson abonde, et les phoques viennent, à leur saison, sur l'île qui se trouve en face de la baie. Les courants de cette côte sont souvent modifiés par les vents régnants. Les tempêtes de sud-ouest suscitent, sur les côtes de l'Uruguay, des hauteurs de marée plus importantes que celles produites ordinairement par la lune, alors qu'un vent de nord-est agit en sens inverse. Le vent de nord-est qui avait amené le *Spray* venait précisément de produire cet effet et, à marée basse, on pouvait voir à découvert quantité de rocher à huîtres s'étendant assez loin au large. D'autres coquillages, petits mais très savoureux, abondaient également. Je ramassai un grand plat de moules et d'huîtres, pendant qu'un Uruguayen, sur un rocher avancé, utilisant des moules comme appâts, prenait des poissons de belle taille.

Le neveu de ce pêcheur, un enfant d'environ sept ans, mérite une mention spéciale pour être le plus grand blasphémateur que j'aie rencontré durant tout le voyage. Il traitait son oncle des noms les plus épouvantables que l'on puisse imaginer parce que celui-ci ne voulait pas l'aider à traverser un petit chenal. Et pendant qu'il jurait de façon effroyable en employant à cet effet toutes les puissantes ressources de la langue espagnole, son oncle continuait à pêcher tranquillement, félicitant de temps à autre son charmant neveu de ses remarquables talents. Lorsque le moutard eut épuisé toutes les richesses de son vocabulaire, il partit à travers champs et revint peu après avec une brassée de fleurs qu'il me tendit avec un sourire angélique. Lors de mon premier passage à Maldonado, j'avais déjà vu des fleurs semblables le long de la rivière. Je demandai au jeune pirate pourquoi il me les offrait. « Je ne sais pas ; j'en avais juste envie ! » Comment une impulsion aussi aimable avait-elle bien pu naître dans le cœur de ce sauvage fils de la pampa ?

Le *Spray* partit bientôt pour Montevideo où son arrivée fut saluée par les sifflets de tous les vapeurs du port, à tel point que j'en fus embarrassé et aurais souhaité passer un peu plus inaperçu. Ce voyage solitaire semblait, aux yeux des Uruguayens, tout à fait étonnant. Mais il me restait encore tant

de route à faire, et tant de difficultés à vaincre, qu'un accueil aussi triomphal me paraissait prématuré.

J'étais à peine arrivé à Montevideo que les agents de la Royal Mail Steamship Company, MM. Humphreys & Co., m'informèrent qu'ils accueilleraient et répareraient gratuitement le *Spray* et qu'ils me donnaient en outre vingt livres sterling. Ils tinrent scrupuleusement leur promesse, et même au-delà. Les calfats de Montevideo travaillèrent à redonner au sloop toute son étanchéité. Des charpentiers réparèrent la quille, ainsi que le doris, qu'ils repeignirent à neuf, à tel point qu'il avait l'air d'un papillon.

Noël 1895 trouva le *Spray* parfaitement remis en état et équipé d'un merveilleux poêle improvisé, astucieusement fabriqué avec une sorte de grand cylindre percé de nombreux trous pour lui donner un bon tirage ; le tuyau sortait par le toit du poste avant. Et ce n'était pas un poêle seulement pour la décoration ! Il brûlait tout, même le bois vert, et pendant les journées froides et humides de la Terre de Feu, il me rendit bien service. Sa porte était montée sur des charnières de cuivre et un des apprentis du chantier, avec une louable fierté, se mit à le briquer jusqu'à ce qu'il étincelât avec autant d'éclat que l'habitacle d'un paquebot de la P&O. Le *Spray* était maintenant paré à prendre la mer, mais, au lieu de reprendre immédiatement mon voyage, je fis, le 29 décembre, une excursion sur la rivière. Un de mes amis, le capitaine Howard, du cap Cod, bien connu dans le Rio de la Plata, m'accompagna jusqu'à Buenos Aires, où nous arrivâmes de bon matin le jour suivant, avec un coup de vent et un courant si favorables que le *Spray* se surpassa. J'étais heureux d'avoir à bord un marin de l'expérience de Howard, pour lui montrer que mon bateau naviguait parfaitement sans personne à la barre. Howard s'était assis près de l'habitacle et regardait le compas pendant que le *Spray* suivait sa route si exactement qu'on aurait juré que la rose était clouée sur place. Il ne dévia pas d'un quart de son cap. Mon vieil ami avait été propriétaire et capitaine pendant plusieurs années d'un sloop faisant le pilotage sur la Plata, mais ce qu'il voyait ici le laissait pantois. « Que je m'échoue sur le banc de Chico si j'ai jamais vu une chose pareille ! » cria-t-il enfin. Peut-être n'avait-il jamais donné à son sloop l'occasion de lui montrer ce qu'il pouvait faire. Je lui fis alors remarquer que le *Spray* naviguait en eau peu profonde, dans un fort courant, conditions défavorables et inhabituelles. Le capitaine sut en tenir compte.

Malgré les années passées loin de son pays, Howard n'avait pas oublié l'art d'élaborer un bon *chowder*, un ragoût de poisson. Pour me le prouver, il prépara, avec quelques beaux poissons de roche qu'il avait apportés, un plat digne de la table d'un roi. Quand le savoureux *chowder* fut prêt, je calai le plat sur le plancher de la cabine, entre deux grosses boîtes pour l'empêcher d'aller au roulis ; nous nous servîmes et commençâmes à raconter nos histoires de mer, pendant que le *Spray* poursuivait sa route dans l'obscurité. Howard me raconta des histoires sur les cannibales de la Terre de Feu et je lui parlai du pilote de la *Pinta* qui gouverna mon bateau dans la tempête au large des Açores ; j'ajoutai que, dans un coup de vent comme celui que nous subissions à ce moment-là, je m'attendais toujours à le voir apparaître à la barre. Je ne veux pas accuser Howard d'être superstitieux – nous ne le sommes ni l'un ni l'autre – mais quand je lui proposai de retourner à Montevideo à bord du *Spray*, il secoua la tête et prit un billet pour un vapeur…

Il y avait longtemps que je n'étais pas venu à Buenos Aires. À l'endroit où on débarquait autrefois dans des charrettes, se trouvait maintenant un port magnifique. Des fortunes avaient été dépensées pour remodeler le port ; les banquiers de Londres pourraient vous en dire plus là-dessus… Le capitaine de port, après avoir assigné au *Spray* un mouillage sûr, m'envoya ses compliments et m'invita à avoir recours à lui autant que de besoin. Je crois que sa sympathie était sincère. Le sloop fut parfaitement traité à Buenos Aires. Je n'eus aucun droit de port à payer et les plaisanciers m'accueillirent de très bonne grâce. En ville, je vis moins de changements que dans le port et me retrouvai en pays de connaissance. De Montevideo, j'avais apporté une lettre de Sir Edward Hairby pour le propriétaire du *Standard*, M. Mulhall, ce qui me valut un accueil chaleureux. M. Mulhall, avec un fringant équipage, vint sur le port dès que le *Spray* fut amarré et il m'invita immédiatement chez lui, où une chambre m'attendait. Nous étions le 1er janvier 1896. Mon voyage avait été relaté dans les colonnes du *Standard*. M. Mulhall m'accompagna aimablement pour me montrer les nombreux embellissements de la cité et retrouver d'anciens points de repère. L'homme qui vendait de la limonade sur la place la première fois que je visitai cette ville extraordinaire était encore là et vendait toujours sa limonade à deux cents le verre. Dans l'intervalle, il avait fait fortune avec ce simple commerce. Son matériel se composait seulement d'un baquet installé près d'une fontaine, d'un peu de sucre brun et d'environ six citrons

coupés en tranches et flottant sur l'eau sucrée. Il rajoutait de temps en temps de l'eau, au fur et à mesure des besoins, mais les citrons étaient là une fois pour toutes… tout cela au prix de deux cents le verre. Nous cherchâmes en vain l'homme qui vendait du whisky et des cercueils. La marche de la civilisation l'avait emporté, mais son nom demeurait dans les mémoires. C'était un gaillard entreprenant, et j'aurais eu plaisir à le revoir. Je me souviens des rangées de tonneaux de whisky alignés d'un côté du magasin, tandis que de l'autre côté, séparés par une mince cloison, se trouvaient dans le même ordre une quantité de cercueils de toutes dimensions. Ce cumul paraissait tout à fait logique, car, chaque fois qu'un baril se vidait, un cercueil devait naturellement trouver un occupant. En plus de son whisky bon marché et de quelques autres liqueurs, il vendait un « cidre » qu'il fabriquait lui-même avec des raisins de Malaga avariés. Dans son activité entrait aussi la vente d'« eaux minérales » pas complètement exemptes de microbes. Ce commerçant satisfaisait sûrement tous les goûts et désirs de ses clients. Je retrouvai le brave homme, qui avait écrit sur un côté de sa boutique, à l'intention de ses clients méditatifs : « Ce méchant monde sera détruit par une comète. Le propriétaire de ce magasin vend donc ses marchandises à n'importe quel prix en prévision de la catastrophe. » Mon ami, M. Mulhall, me fit admirer l'effrayante comète, ornée d'une belle queue en éventail, que le craintif commerçant avait dessinée sur son mur.

C'est à Buenos Aires que je raccourcis de sept pieds le mât du sloop. Je réduisis aussi la longueur du beaupré d'environ cinq pieds, et même ainsi, je le trouvais encore assez long. Plus d'une fois, quand je me trouvais perché à son extrémité à ariser le foc, je regrettai de ne pas lui avoir enlevé un pied de plus.

Chapitre VII

Départ de Buenos Aires – Émotion à l’embouchure de la Plata – Submergé par une énorme vague – Tempête à l’entrée du détroit de Magellan – Le beau cadeau du capitaine Samblich – Au large du cap Froward – Les Indiens me chassent de la baie de Fortescue – Coup manqué pour Black Pedro – Provisions de bois et d’eau à Three Island Cove – Vies de chien.

Le 26 janvier 1896, le *Spray* bien radoubé et approvisionné quitta Buenos Aires. Il y avait peu de vent lors de l’appareillage. La surface du grand fleuve semblait un plat d’argent et je fus heureux qu’un remorqueur du port me conduisît hors de la passe. Mais une forte brise s’établit peu après, levant une mer assez grosse, et, au lieu d’être tout argenté comme auparavant, le fleuve ne fut plus que de la boue. La Plata est un lieu que les tempêtes rendent redoutable. Lorsqu’on y navigue, il faut toujours s’attendre à recevoir des grains et des bourrasques. Je mouillai vers le soir dans le meilleur abri que je pus trouver près de la terre, mais je fus secoué misérablement toute la nuit par un clapotis insupportable. Le lendemain matin, je me remis en route et continuai de descendre la rivière, vent debout, avec deux ris. J’atteignis dans la nuit l’endroit où Howard s’était joint à moi pour remonter le fleuve et fis route pour parer, d’un côté Point Indio, de l’autre English Bank. Je n’étais pas allé dans le sud de ces régions depuis longtemps. Bien entendu, je ne m’attendais pas à une navigation facile jusqu’au cap Horn, mais, lorsque je travaillais sur le pont, je ne pensais à rien d’autre que d’aller toujours de l’avant. Ce n’est que quand je mouillais dans des lieux solitaires et désolés que je sentais la peur m’envahir. À mon dernier mouillage dans la rivière monotone et boueuse,

j’avais eu la faiblesse de me laisser aller à ce sentiment. Aussi, je résolus de ne plus jamais mouiller jusqu’au détroit de Magellan.

Le 28 janvier, le *Spray* avait doublé Point Indio et English Bank, ainsi que tous les autres dangers de la Plata, et une belle brise le poussait, tout dessus, vers ces redoutables parages du Sud, vers le détroit de Magellan. Je passai sans encombre Bahia Blanca puis le golfe de Saint-Matias et l’immense golfe Saint-Georges. Afin d’éviter les terribles courants de marée qui, le long de cette côte, sont la terreur des bateaux, petits et grands, je m’écartai jusqu’à cinquante milles au large. Mais, en évitant ces dangers, le *Spray* en rencontra un autre. Un jour, bien au large des côtes de la Patagonie, alors que le sloop naviguait sous petite toile, une lame prodigieuse, d’une hauteur terrifiante, arriva soudain en grondant. Je n’eus que le temps d’amener toute la toile et de monter au mât par la drisse de pic, au moment précis où la crête de la vague me dominait de toute sa hauteur. La montagne d’eau submergea mon bateau qui frémit dans toutes ses membrures et se coucha sous le poids de l’eau, mais il se releva rapidement et tangua magnifiquement sur les rouleaux suivants. Pendant que j’étais dans le gréement, je crois être resté une minute, peut-être même moins, sans voir la coque du *Spray*. Quoi qu’il en soit, je trouvai le temps fort long, car, en de telles circonstances, on vit plus intensément et les souvenirs du passé peuvent revenir en foule en l’espace de quelques secondes. D’ailleurs, il n’y a pas seulement le passé qui revint à mon esprit ; j’eus aussi le temps, dans cette position dangereuse, de prendre des résolutions concernant l’avenir, et même un avenir éloigné. La première, je m’en souviens fort bien, était que si le *Spray* surmontait ce péril, je consacrerais toute mon énergie à la construction d’un bateau plus grand, avec les mêmes lignes, ce que j’espère encore réaliser. Je me fis d’autres promesses, plus difficiles à tenir. Cet incident qui m’effraya si violemment n’était en somme qu’une épreuve de plus qui me démontra encore une fois la solidité du *Spray* et me rassura sur la façon dont il allait affronter le gros temps du cap Horn.

Jusqu’au cap des Vierges, ensuite, il ne se passa rien de susceptible d’accélérer le pouls : le temps devint beau et la mer fut calme. J’observai de fréquents cas de mirage : un albatros posé sur l’eau, un jour, me parut aussi grand qu’un navire ; deux grands phoques endormis sur la grève me semblèrent être de grosses baleines, et je pris un banc de brume pour une haute montagne. Puis le kaléidoscope changea, et le jour suivant, je voguai dans un monde peuplé de nains.

Le 11 février, le *Spray* doubla le cap des Vierges et entra dans le détroit de Magellan. Le temps était triste ; une grosse bise de nord-est soufflait, envoyant à la côte de longues volées d'écume. La mer, très forte, obligeait à une attention de tous les instants. En m'approchant de l'entrée du détroit, je remarquai deux grands courants de marée, l'un tout près de la terre, l'autre plus au large. Le *Spray*, toutes voiles au bas ris, s'engagea dans l'espèce de chenal formé par ces courants. Les vagues étaient très grosses mais le sloop se trouva bientôt sous le vent du cap des Vierges, où l'eau était plus calme. Toutefois, de longues algues, arrachées à des récifs submergés, passaient le long du bord, et un grand vapeur jeté à la côte, juste par le travers, donnait au paysage un aspect sinistre. Mais je ne devais pas m'en tirer à si bon compte. Les Vierges voulaient que le *Spray*, lui aussi, payât son tribut pour doubler leur cap. Des grains violents suivirent le coup de vent de nord-est. Je pris des ris et allai m'asseoir dans la cabine pour me reposer les yeux. Tout ce que je venais de voir m'avait tellement impressionné que, tout en somnolant, je croyais percevoir l'annonce d'un danger dans l'air que je respirais. Soudain, je crus entendre : « Ohé, du *Spray* ! » Je bondis sur le pont, me demandant qui pouvait ainsi reconnaître mon bateau dans l'obscurité, car il faisait maintenant nuit noire, excepté au sud-ouest, où se montrait l'arche blanche bien connue des marins, la terreur du cap Horn, vite levée par un coup de vent. J'eus à peine le temps d'amener tout et de fixer solidement les voiles avant que la tempête éclatât. Pendant la première demi-heure, ce fut un ouragan mémorable. Le vent souffla pendant trente heures. Le sloop ne pouvait porter que sa grand-voile avec trois ris et la trinquette. Ainsi voilé, il étalait parfaitement et ne fut pas rejeté hors de l'entrée du détroit. Lorsque les rafales étaient trop violentes, ce qui arriva de nombreuses fois, il me fallait tout affaler.

Après ce coup de temps, une bonne brise s'établit et le *Spray*, embouquant les passes sans encombre, mouilla à Punta Arenas le 14 février 1896. Punta Arenas est un port charbonnier chilien de deux mille habitants environ, de nationalités diverses, mais en majorité chiliens. Ils semblent parfaitement s'accommoder de leur vie dans ce lugubre pays, grâce à leurs élevages de moutons, aux mines d'or et à la chasse. Mais les indigènes, patagons et fuégiens, sont aussi misérables que possible, en raison de leurs relations avec des trafiquants peu scrupuleux. La plus grande part des affaires porte sur l'« eau de feu ». S'il existait une loi interdisant de vendre ce poison aux indigènes, elle n'était pas appliquée. De beaux

spécimens de Patagons, alertes à leur arrivée en ville le matin, ne pouvaient que se repentir le soir d'avoir approché des hommes blancs qui les avaient abominablement enivrés pour leur voler les fourrures qu'ils apportaient. À cette époque, le port était franc, mais un bâtiment des douanes était en cours de construction. Après son achèvement, il faudrait payer des droits de port et taxes diverses. Une police militaire gardait la ville, et une sorte de milice particulière prenait les armes de temps en temps. Mais en général, lorsqu'une exécution avait lieu, ce n'était pas le vrai coupable qui en était l'objet. Juste avant mon arrivée, le gouverneur, homme jovial, avait envoyé un détachement de jeunes risque-tout faire une incursion chez les Fuégiens pour y effectuer une razzia en représailles du récent massacre de l'équipage d'une goélette par les indigènes. Tout le monde était bien informé car Punta Arenas disposait de deux journaux quotidiens. Le capitaine du port, un officier de marine chilien, me conseilla d'embarquer des hommes pour m'aider à repousser les Indiens que je rencontrerais certainement dans l'Ouest, et il me proposa même d'attendre le passage d'une canonnière qui me donnerait la remorque. Après avoir bien cherché dans toute la ville, je ne trouvai qu'un seul homme disposé à m'accompagner, et encore, à la condition que je prisse « un autre homme et un chien ». Mais comme personne d'autre ne consentait à venir, et que je ne voulais pas de chien à bord, je n'insistai pas et me contentai de charger mes fusils. C'est alors que le capitaine Pedro Samblich, un brave Autrichien de grande expérience, vint sur le *Spray* et me fit cadeau d'un sac de clous de tapissier, défense plus efficace que celle apportée par tous les soldats et tous les chiens de la Terre de Feu. Je protestai que je n'avais pas à bord l'usage de semences de tapissier. Mon inexpérience fit sourire Samblich, qui insista pour que je les gardasse. « Servez-vous-en avec discernement, dit-il, c'est-à-dire, ne marchez pas dessus vous-même ! » Je compris alors de quelle façon les semences pouvaient m'être utiles et comment je pourrais être averti, sans devoir veiller, de la présence de sauvages sur mon pont. Samblich s'intéressait beaucoup à mon voyage et, après m'avoir donné ces clous, il m'apporta plusieurs sacs de biscuits et un stock de gibier fumé. Il déclara que mes biscuits de mer, qui se brisaient facilement, n'étaient pas aussi nutritifs que les siens, qui étaient si durs qu'il fallait les casser à coups de maillet. Puis il me donna le compas de son propre sloop, compas certainement meilleur que celui du *Spray*, et il m'offrit sa grand-voile. Enfin, cet homme charmant et généreux m'apporta une bouteille pleine de

poudre d’or de la Terre de Feu qu’il me pressa d’accepter pour mener à bien mon voyage. Mais j’étais sûr de réussir sans dépouiller mon ami, et les événements me donnèrent raison. Les clous de Samblich s’avérèrent bien plus précieux que de l’or.

Voyant que j’étais résolu à partir seul, le capitaine de port ne fit plus aucune objection, mais il me conseilla, au cas où les sauvages essaieraient de me cerner avec leurs pirogues, de leur tirer dessus le premier, en évitant autant que possible de les tuer, ce à quoi je consentis de bon cœur. Après ce simple conseil, l’officier m’apprit qu’il ne me réclamerait aucun frais de port. J’appareillai le 19 février 1896. C’est avec le sentiment que j’entreprenais une extraordinaire aventure, dépassant tout ce que j’avais fait avant, que je m’engageai dans le cœur du pays où m’attendaient les sauvages Fuégiens.

De Punta Arenas, une bonne brise m’amena à la baie Saint-Nicolas, où, d’après ce qu’on m’avait dit, je pouvais déjà rencontrer des indigènes ; mais ne voyant aucun signe de vie, j’allai mouiller, par huit brasses d’eau, à l’abri d’une haute montagne où je passai la nuit. C’est là que j’expérimentai pour la première fois ces rafales terrifiantes appelées *williwaw* que l’on rencontre dans tout le détroit, jusqu’au Pacifique. Ce sont des rafales violentes qui tombent, en quelque sorte, des montagnes bordant le détroit. Un *williwaw* peut coucher complètement un bateau, même à sec de toile, mais, comme toutes les bourrasques, sa violence n’est que momentanée.

Le 20 février, jour de mon anniversaire, je me trouvai absolument seul, avec à peine un oiseau en vue, au large du cap Froward, le point le plus au sud du continent américain. À l’aube, le lendemain, je continuai ma route.

Le sloop parcourut trente milles, ce qui l’amena à la baie Fortescue, au milieu des indigènes, dont je vis les feux de tous côtés. Des nuages venant de l’ouest passèrent tout le jour au-dessus des montagnes. Le soir, la bonne brise d’est tomba et fut bientôt remplacée par un coup de vent d’ouest. Je mouillai à minuit, sous le vent d’une petite île, et me préparai un bol de café, dont j’avais bien besoin, car, pour dire la vérité, cette navigation pénible, dans des grains continuels et contre le courant, m’avait épuisé. Ayant trouvé que le fond était de bonne tenue, je bus mon breuvage et baptisai l’endroit l’« île du Café » ; elle se trouve au sud de l’île Charles, dont elle n’est séparée que par un étroit chenal.

Le lendemain matin, le *Spray* était sous voiles, bataillant dur ; il rallia finalement une petite crique dans l’île Charles, n’ayant fait que deux milles

et demi vers le Pacifique. J'y restai deux jours, tranquillement, avec deux ancres, par fond de goémon. J'aurais pu rester là indéfiniment si le vent n'avait pas molli, car, pendant deux jours, il fut si violent qu'aucun bateau n'aurait pu se risquer dans le détroit, et, les indigènes étant sur d'autres territoires de chasse, le mouillage était parfaitement sûr. Mais le terrifiant ouragan se calma, le beau temps revint, et, levant mes ancres, j'appareillai de nouveau.

C'est alors que des pirogues montées par des sauvages de Fortescue se lancèrent à ma poursuite. Le vent mollissant de plus en plus, ils gagnaient rapidement sur moi, et, lorsqu'ils furent à portée de voix, un Indien aux jambes arquées se leva et cria : « *Yammerschooner ! yammerschooner !* », ce qui est leur façon de mendier. Je répondis d'un *non* énergique. Je ne voulais pas leur laisser voir que j'étais seul. Descendant dans la cabine, je changeai rapidement de vêtements, et, passant par la cale, je ressortis par la cuisine. Cela faisait deux hommes. Puis je disposai le morceau de beaupré que j'avais scié à Buenos Aires, et que j'avais toujours à bord, à l'avant, près de l'étrave ; je l'« habillai » vaguement en marin et n'oubliai pas d'y amarrer l'extrémité d'un petit filin avec lequel je pouvais, de temps en temps, lui imprimer un mouvement donnant l'illusion de la vie. Nous étions trois, maintenant, et nous ne voulions pas « yammerschooner ». Malgré cela, les sauvages s'approchèrent encore. Je remarquai, en plus des quatre qui pagayaient dans la pirogue la plus proche de moi, qu'il y en avait d'autres couchés dans le fond et qu'ils se relayaient souvent. À soixante-dix mètres, je tirai une balle sur l'avant de l'embarcation la plus rapprochée, ce qui les arrêta, mais pour un instant seulement. Voyant qu'ils persistaient à vouloir venir encore plus près, je tirai une seconde balle si près de celui qui voulait mendier qu'il parut soudain changer d'idée et se mit à beugler avec crainte : « *Bueno jo via Isla !* » ; puis, s'asseyant dans la pirogue, il en frotta pendant un moment le bossoir de tribord. La recommandation du brave capitaine du port m'était revenue à l'esprit juste comme j'appuyais sur la détente, et la balle n'avait pas dû passer loin ; néanmoins, un cheveu ou un mille, cela revenait au même pour M. Black Pedro – car c'était sur lui que je venais de tirer –, l'instigateur et le responsable de nombreux massacres. Il se dirigea ensuite vers les îles, et les autres le suivirent. J'avais reconnu, parce qu'il parlait espagnol et portait la barbe (les Fuégiens n'en ont pas), que j'avais affaire au criminel nommé Black Pedro, un métis

renégat, le pire assassin de la Terre de Feu. Il était recherché depuis deux ans par les autorités.

Ainsi se passa ma première journée au milieu des sauvages. Je mouillai à minuit à Three Island Cove, à vingt milles de Fortescue Bay. Je voyais, sur l'autre rive du détroit, les feux des indigènes et entendais distinctement les aboiements de leurs chiens, mais il n'y avait personne du côté où je me trouvais. J'avais déjà remarqué que des oiseaux posés à terre ou des phoques sur les rochers étaient le signe infaillible qu'il n'y avait pas d'Indiens dans les parages. Les phoques sont assez rares à cet endroit, mais j'en aperçus un à Three Island Cove et j'observai également d'autres signes de l'absence d'êtres humains.

Le lendemain, le vent était de nouveau violent, et, bien qu'à l'abri d'une île, les ancres chassèrent, de sorte que je dus établir la voilure et aller plus avant dans la crique pour mouiller dans une anse presque entièrement entourée de terre. En toute autre circonstance, cela eût été une très grande imprudence, mais la tempête qui me forçait à m'abriter empêchait également les Indiens de traverser le détroit. Aussi, je me hasardai à débarquer sur une île avec une hache et mon fusil, et j'abattis quelques arbres, ce qui me donna une charge de bois à brûler qui remplit plusieurs fois mon doris. Pendant le transport de ce bois, et bien qu'étant sûr qu'aucun sauvage ne se trouvât à proximité, je ne me séparai jamais de mon fusil. Ainsi, je me sentais parfaitement en sécurité. Les arbres de l'île, très clairsemés, étaient des sortes de hêtres et des cèdres rabougris qui constituaient un excellent combustible. Même les branches vertes des hêtres, qui ressemblaient à des résineux, brûlaient immédiatement dans mon grand poêle. J'ai décrit en détail ma méthode de bûcheronnage afin que le lecteur qui a bien voulu me suivre jusqu'ici puisse voir que, en toutes circonstances, j'ai pris les plus grandes précautions contre toutes les surprises possibles, qu'elles vinssent des animaux, des éléments ou des hommes. Dans le détroit de Magellan, la plus grande vigilance était indispensable, car j'eus alors à affronter le plus grand danger de tout le voyage : la traîtrise des sauvages, qui m'obligea à rester constamment sur mes gardes. Le jour qui suivit l'accalmie, le *Spray* quitta Three Island mais fut obligé de revenir se mettre à l'abri, un autre ouragan s'étant soudain levé. Appareillant de nouveau le lendemain, j'atteignis Borgia Bay, quelques milles plus loin, où des navires mouillaient parfois, car on voyait sur les arbres des planches clouées, avec, peints ou gravés, le nom des

bateaux et la date de leur passage. Rien d'autre n'indiquait que des hommes civilisés fussent passés par là. J'avais examiné l'endroit aux jumelles et je m'apprêtais à aller à terre prendre des notes, lorsque la canonnière chilienne *Huemel* apparut et ses officiers, venant à mon bord, me conseillèrent de quitter l'endroit à l'instant, avis que je suivis sans qu'ils eussent à faire de grand frais d'éloquence. J'acceptai l'aimable proposition du capitaine de me remorquer jusqu'au prochain mouillage, appelé Notch Cove, à huit milles de là, où je serais à l'abri des plus malfaisants Fuégiens. Nous mouillâmes dans la crique à la nuit tombante, tandis que de terribles *williwaws* dévalaient des montagnes. Nous eûmes un bon exemple du temps qui règne dans le détroit de Magellan quand le *Huemel*, canonnière puissante et bien commandée, voulant poursuivre son voyage le lendemain, fut obligée par la force du vent de revenir au mouillage et d'y rester jusqu'à la fin de la bourrasque. Encore eut-elle la chance de pouvoir revenir ! La rencontre de ce navire fut pour moi une véritable bénédiction. Il était commandé par des marins de grande classe et des gentlemen bien éduqués. Une séance récréative fut improvisée à bord, et on aurait difficilement pu faire mieux ailleurs. L'un des aspirants chanta des chansons populaires en français, en allemand, en espagnol, et même, dit-il, en russe. Bien que l'auditoire ne fît pas la différence entre ces langues, cela ne retira rien à sa joie.

Je restai seul le jour suivant car, la tempête s'étant calmée, le *Huemel* reprit sa route. Je passai encore une journée à faire des provisions de bois et d'eau, puis, le temps s'étant remis au beau, je quittai ce lieu désolé.

Il y a peu à ajouter sur le premier voyage du *Spray* dans le détroit de Magellan. Je mouillai et levai l'ancre de nombreuses fois, et j'eus à lutter durement pendant plusieurs jours contre le courant debout, avec de temps en temps un bond de quelques milles, jusqu'à ce que j'atteignisse Port Tamar, où je mouillai un soir en vue du cap Pillar que j'apercevais à l'ouest. Je sentais maintenant les pulsations du grand océan qui s'ouvrait devant moi. Je compris que j'avais laissé derrière moi un monde, et qu'un autre m'attendait. J'avais dépassé les repaires des sauvages. Les hautes montagnes de granit, à l'aspect désolé et mort, où ne poussait pas même un brin de mousse, étaient maintenant loin sur l'arrière du *Spray*. Tout autour de moi paraissait nouveau. Sur la colline derrière Port Tamar, un petit amer avait été élevé, montrant que l'homme était passé par là. Mais qui sait s'il

n’était pas mort de solitude et de chagrin ? Un pays sinistre n’est pas un endroit où on se réjouit de sa solitude.

Dans toute la partie du détroit située à l’ouest du cap Froward, je ne rencontrai aucun animal, sauf des chiens appartenant aux sauvages. Ils étaient nombreux et je les entendais aboyer nuit et jour. Il y avait peu d’oiseaux. Je fus parfois désagréablement surpris par le cri d’un grand plongeon. Je vis aussi quelques *steamboat ducks* – canards vapeur – ainsi appelés parce qu’ils se déplacent sur l’eau à l’aide de leurs ailes, ce qui les fait ressembler à un bateau miniature à aubes ; ils ne volent jamais, mais, en frappant l’eau de leurs ailes, ils se déplacent plus vite qu’une pirogue ou un canot. Les rares phoques que j’aperçus étaient très craintifs. Quant aux poissons, je n’en vis presque pas et n’en capturai pas un seul. Pendant tout le voyage, je ne pêchai d’ailleurs que très rarement. Dans le détroit, je trouvai de grandes quantités de moules, qui me procurèrent de somptueux repas. Il y avait aussi une sorte de cygne, plus petit qu’un canard musqué, qu’il m’eût été facile d’abattre avec mon fusil, mais, dans la solitude de ce pays lugubre, je répugnais à supprimer une vie, sauf en cas de légitime défense.

Chapitre VIII

Du cap Pillar au Pacifique – Une tempête me conduit au cap Horn – Ma plus grande aventure de mer – Je rejoins le détroit de Magellan par le chenal Cockburn – Les sauvages découvrent mes clous – Du danger des tisons – Terribles coups de vent – Cap à l'ouest.

On était le 3 mars quand le *Spray* quitta Port Tamar en direction du cap Pillar, avec une brise de nord-est. Je souhaitais ardemment voir la brise se maintenir le temps que j'arrivasse au large, mais je n'eus pas cette chance. Il commença bientôt à pleuvoir et le temps s'obscurcit au nord-ouest, n'annonçant rien de bon. Le *Spray* s'approchait rapidement du cap Pillar et il plongea tout à coup dans le Pacifique, très à son aise, prenant son premier bain dans la tempête menaçante. Il n'y avait plus moyen de revenir en arrière, même si je l'avais voulu, car la terre était maintenant plongée dans l'obscurité. Le vent fraîchit encore, et je dus prendre un troisième ris. La mer était agitée et traître. C'est par un temps pareil que l'on songe à la vieille prière des pêcheurs : « Souviens-toi, Seigneur, comme mon bateau est petit et comme la mer est grande ! » Je ne voyais plus que la crête étincelante des lames. Elles montraient leurs dents blanches tandis que le *Spray* tanguait sur elles. Il portait toute la toile possible et je criai : « Cap au large ! » Je poursuivis ainsi ma route toute la nuit, mais, dans la matinée du 4 mars, le vent tourna au sud-ouest, puis brusquement au nord-ouest, et se mit à souffler avec une force terrifiante. J'affalai tout et laissai porter, à sec de toile. Aucun bateau au monde n'aurait pu résister contre un coup de vent aussi violent. Sachant que la tempête pouvait durer plusieurs jours et qu'il m'était impossible de revenir le long de la côte de la Terre de Feu, je ne pouvais rien faire d'autre que d'aller vers l'est. En tout cas, pour ma sécurité, la seule allure possible était la fuite devant le vent. Je piquai donc

au sud-est, comme pour doubler le cap Horn, pendant que des lames monstrueuses s'élevaient et s'abaissaient, et rugissaient l'éternelle chanson de la mer. Mais la Main qui les dirigeait conduisait aussi le *Spray*. Mon bateau ne portait que la trinquette avec le ris pris, bordé plat. Je larguai deux haussières pour stabiliser sa route et empêcher les déferlantes de venir à bord. Ainsi gréé, il se comportait admirablement, n'embarquant pas une goutte d'eau. Même au plus fort de la tempête, mon bateau étalait parfaitement. Ses extraordinaires qualités nautiques me remplissaient d'aise. Lorsque j'eus pris toutes les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de mon bateau, j'allai, entre deux lames, préparer sur mon feu de bois un grand bol de café et un bon ragoût. J'ai toujours tenu, sur le *Spray*, à me préparer des repas chauds. Cependant, au large du cap Pillar, dans cette mer extraordinairement haute, irrégulière et forte, mon appétit était mince et je reportai le repas à plus tard. (Confidentiellement, j'avais le mal de mer !)

Le premier jour de la tempête, le *Spray* affronta la plus mauvaise mer que le cap Horn et ses régions sauvages pouvaient offrir, et nulle part au monde on n'aurait pu trouver une mer aussi mauvaise que ce jour-là, près du cap Pillar, la farouche sentinelle du cap Horn. Plus loin au large, la mer était réellement majestueuse, et le danger moindre. Le *Spray* montait et descendait sur les lames géantes, tantôt sur la crête, comme un oiseau, tantôt dans les creux profonds, comme une épave, et il continuait sa route. Des jours entiers passèrent ainsi, m'apportant – oui ! – de véritables frissons de plaisir. Le quatrième jour, m'approchant rapidement du cap Horn, j'étudiai la carte et décidai de tenter de rallier Port Stanley, dans les îles Falkland, où je pourrais trouver à me regréer et à m'approvisionner. À ce moment-là, j'aperçus à bâbord, dans un trou à travers les nuages, une haute montagne à environ sept lieues par le travers. Le fort de la tempête était passé et j'avais déjà envergué une voile de fortune sur la bôme pour remplacer ma grand-voile qui avait été arrachée par le vent et déchiquetée en lambeaux. Je remontai les amarres à la traîne, hissai ma grand-voile improvisée, avec un ris – la trinquette était déjà établie – et je me dirigeai ainsi vers cette terre, qui semblait être une île. C'en était une en effet, mais pas celle que je croyais. J'étais heureux d'entrer de nouveau dans le détroit de Magellan et de batailler pour atteindre une nouvelle fois le Pacifique, car, au large de la Terre de Feu, la mer était plus que mauvaise. Elle était réellement montagneuse. Dans les rafales les plus violentes, et alors que le sloop ne portait que la trinquette arisée, le seul battement de cette petite

voile le faisait trembler depuis la quille jusqu'à la pomme de mât. Si j'avais douté de la solidité du bateau, j'aurais craint qu'une voie d'eau ne se déclarât au galbord, au pied du mât. Mais pas une fois je ne dus pomper. Sous la pression de la plus petite voile que j'ai pu établir, le *Spray* filait vers la terre comme un cheval de course et le mener à travers les lames, de crête en crête, en manœuvrant pour qu'il ne se couchât pas, était un travail plaisant. Je ne quittai plus la barre maintenant, et essayai d'en tirer le meilleur.

La nuit survint avant que le sloop n'eût atteint la terre, et je continuai ma route dans une épaisse obscurité. Bientôt, je vis devant moi des récifs. Je virai immédiatement de bord et fis cap au large, mais je fus vite effrayé par le fracas terrible de nouveaux brisants, droit devant moi, et sous le vent. Cela me perturba beaucoup, car, là où je croyais être, la mer n'aurait pas dû se briser. Je laissai porter, puis virai lof pour lof, mais trouvai encore des brisants devant moi. Je passai ainsi le reste de la nuit environné de dangers de toutes parts. La grêle et la neige fondue qui tombaient pendant les grains m'avaient tailladé la peau, si bien que le sang ruisselait sur ma figure. Mais quelle importance ? Au lever du jour, je vis que je me trouvais au milieu du Milky Way, au nord-ouest du cap Horn, et que les brisants qui avaient menacé de m'engloutir pendant la nuit étaient produits par une mer démontée déferlant sur des rochers submergés. C'est l'île Fury que j'avais aperçue la veille et vers laquelle je m'étais dirigé. Et quel panorama j'avais devant moi ! Ce n'était pas le moment de me plaindre de mes écorchures. Que pouvais-je faire, sinon essayer de m'échapper en cherchant un chenal entre les brisants ? Le *Spray*, qui avait réussi à éviter les récifs pendant la nuit, saurait bien trouver sa route en plein jour. Ce fut la plus grande aventure de mer de toute ma vie. Et Dieu seul sait comment je m'en suis tiré !

Mon sloop parvint à se mettre à l'abri de petites îles et se trouva en eau à peu près calme. Je montai alors en haut du mât pour contempler la scène derrière moi. Le grand naturaliste Darwin a vu le même paysage depuis le pont du *Beagle*, et il écrivit dans son journal : « Tout terrien qui verra le Milky Way en aura des cauchemars pendant une semaine. » Il aurait bien dû ajouter : « ou tout marin » !

La chance du *Spray* ne l'abandonna pas. Je m'aperçus, en naviguant dans un labyrinthe d'îles, que je me trouvais dans Cockburn Channel, qui mène au détroit de Magellan en un point situé face au cap Froward, et j'avais déjà

atteint la baie des Voleurs, la bien-nommée. Le 8 mars à la nuit tombante, le *Spray* était mouillé dans une petite crique sûre. Je l'avais échappé belle !

Là, je me reposai un peu et examinai les événements des derniers jours, mais, chose extraordinaire, c'est lorsque je pus m'asseoir et m'étendre que je sentis à quel point j'étais épuisé. Un bon plat chaud de gibier me remit d'aplomb et me permit de dormir. Avant de m'assoupir, j'avais répandu sur le pont une bonne quantité de clous et en descendant dans ma cabine je m'étais souvenu du conseil que m'avait donné mon ami Samblich : ne pas marcher dessus moi-même… J'avais fait en sorte que la plupart des clous fussent posés pointe en l'air. Quand le *Spray* avait traversé la baie des Voleurs, deux pirogues l'avaient suivi, et je n'avais pas pu dissimuler que j'étais seul à bord. C'est un fait bien connu que l'on ne peut pas marcher sur un clou sans dire quelque chose. Un bon chrétien sifflera si son pied se pose sur une pointe ; le sauvage, lui, poussera des hurlements déchirants en gesticulant comme un possédé. C'est précisément ce qui arriva cette nuit-là. Vers minuit, alors que je dormais dans ma cabine, plusieurs sauvages vinrent à bord, persuadés de me tenir, ainsi que le sloop. Mais dès qu'ils furent sur le pont, ils changèrent d'avis. Je n'avais vraiment pas besoin de chien, ils hurlaient comme toute une meute. Je n'eus pas à me servir de mon fusil. Ils sautèrent pêle-mêle soit dans leur pirogue, soit dans l'eau, je suppose pour se rafraîchir, et ils accompagnèrent leur départ d'une volée de jurons. Je montai sur le pont et tirai plusieurs coups de feu pour leur faire voir que j'étais là, puis je redescendis me coucher, certain que des gens qui étaient partis aussi précipitamment ne reviendraient pas de sitôt me déranger.

Les Fuégiens, étant cruels, sont naturellement couards. Ils regardent une carabine avec une crainte superstitieuse. Le seul réel danger que l'on puisse courir avec eux serait de se laisser encercler à portée de flèches, ou de mouiller près d'un endroit où ils seraient en embuscade. Quant à leur venue sur le pont la nuit, j'aurais pu les chasser même si je n'avais pas eu de clous, rien qu'en tirant dessus, sans sortir. J'avais toujours à portée de main, dans la cabine, dans la cale et dans la cuisine, une bonne quantité de munitions afin de pouvoir, de n'importe lequel de ces endroits, me défendre en tirant à travers le pont, si besoin était.

Le danger le plus à craindre était sans doute le feu. Chaque pirogue transporte un feu, car c'est dans leurs habitudes de communiquer entre eux au moyen de signaux de fumée. Mais, si on n'y prend garde, un brandon

incandescent pourrait être jeté dans une cabine. Le capitaine du port de Punta Arenas m'avait particulièrement mis en garde contre ce risque. Peu de temps auparavant, des Fuégiens avaient incendié une canonnière chilienne en jetant des brandons enflammés par les sabords ouverts d'une cabine. Le *Spray* n'avait aucune ouverture dans le roof ou sur le pont, sauf deux sabords fermés qu'il eût été impossible de forcer sans m'éveiller.

Le matin du 9, après un repos bienfaisant et un petit-déjeuner chaud, je balayai soigneusement les clous qui étaient sur le pont, puis, avec la toile que j'avais à bord, je commençai à me confectionner une grand-voile. Selon toute apparence, la journée s'annonçait belle et le vent léger, mais en Terre de Feu les apparences ne comptent guère. Alors que je me demandais pourquoi aucun arbre ne poussait sur la rive, près de mon mouillage, l'esprit occupé par la confection de ma voile et jetant de temps à autre un coup d'œil à terre, un *williwaw* survint brusquement avec une telle violence que les deux ancres chassèrent et que le *Spray* fut arraché de sa crique et emporté au large comme une plume. Plus besoin de se demander pourquoi les arbres ne poussent pas sur cette colline ! Pour résister à ce vent furieux, un arbre devrait n'être que racines !

La distance entre mon mouillage et la terre était assez grande, et j'eus largement le temps de virer mes deux ancres avant que le sloop approchât des dangers. Aussi, rien de fâcheux ne se produisit. Je ne vis pas de sauvages ce jour-là, ni le jour suivant ; peut-être savaient-ils reconnaître l'approche des *williwaws*. Au moins eurent-ils la sagesse de ne pas sortir le second jour, car j'avais à peine recommencé à travailler à ma grand-voile, après avoir mouillé de nouveau, qu'un coup de vent, comme la veille, rejeta le *Spray* au large, avec ses ancres. Ce vent, d'une violence inouïe, habituel dans cette région, souffla toute la journée et emporta le sloop sur plusieurs milles, le long de falaises abruptes surplombant des grèves désertes et d'apparence hostile. Je ne fus pas fâché de les quitter, tout en sachant que je ne me dirigeais toujours pas vers des rivages élyséens. J'établis ma voilure et, n'ayant d'ailleurs pas d'autre choix, continuai ma route vers la baie de Saint-Nicolas, où j'avais déjà mouillé le 19 février. On était maintenant le 10 mars ! Lorsque je m'y arrêtai pour la deuxième fois, je venais de naviguer autour de la partie la plus sauvage et la plus désolée de la Terre de Feu. Mais le *Spray*, avant d'arriver dans la baie, ne dut qu'au hasard le fait de ne pas se perdre complètement. Alors que la houle était creuse et que le bateau tanguait dans un *williwaw*, l'écoute de trinquette cassa, ce qui

m’amena à l’avant juste pour voir, droit devant, tout près de moi, un rocher sur lequel la mer brisait ; il était si près que je me vis perdu et m’écriai en pensée : « Faut-il que le destin soit contre moi, pour que je meure dans cet endroit sinistre ! » Je bondis à l’arrière, oubliant la trinquette qui battait furieusement, et, au moment où le sloop descendait dans le creux d’une lame, je mis la barre au vent, toute, m’attendant à sentir la coque se briser sous mes pieds. Mais le *Spray* obéit parfaitement à sa barre, passa à côté du rocher sans aucun dommage, et se trouva bientôt à l’abri de la terre.

Je m’étais dirigé vers une petite île qui se trouvait au milieu de la baie avec tant de précision que j’arrivai droit dessus. Le mouillage était un peu plus loin, mais avant que j’eusse pu l’atteindre, une rafale tomba sur le sloop et l’emporta, tournoyant comme une toupie, de l’autre côté de la baie. Sous le vent, j’aperçus un grand cap et me dirigeai vers lui. Cela me ramenait vers Punta Arenas, car le vent soufflait du sud-ouest.

Je parvins bientôt à maîtriser les mouvements de mon sloop et m’abritai sous le vent d’une montagne, où la mer était aussi plate qu’un étang ; mes voiles battaient mollement. Je décidai de mouiller là jusqu’au lendemain matin car il y avait une profondeur de huit brasses jusque tout près du rivage. Mais mon ancre n’avait pas encore atteint le fond qu’un autre *williwaw* descendait de la montagne et s’abattait sur le bateau, l’entraînant si vite que je n’eus pas le temps de stopper le câble de l’ancre. Aussi, au lieu de me reposer, je dus « virer au guindeau » et relever l’ancre avec les cinquante brasses de câble qui avaient filé. Cet endroit du détroit s’appelait Port Famine. Lugubre Port Famine ! Je travaillai au guindeau toute la nuit, songeant comme tout m’était plus facile autrefois, lorsque je n’avais qu’à dire : « Faites ceci ! Faites cela ! » ; alors que maintenant je devais tout faire moi-même. Cela ne m’empêcha pas de relever l’ancre en entonnant à pleine voix de vieilles chansons que je chantais lorsque j’étais matelot. Pendant ces derniers jours, j’avais traversé de telles épreuves que je me réjouissais de n’être pas plus mal en point.

Au lever du jour, l’ancre arriva à son poste. Entre-temps, le vent était tombé et seules de légères risées couraient à la surface de l’eau, tandis que le sloop dérivait lentement vers Punta Arenas. J’arrivai ainsi en vue de plusieurs bateaux à l’ancre dans la rade, et j’eus un moment l’idée de continuer vers le port pour me procurer de nouvelles voiles. Mais le vent se mit à souffler du nord-est, ce qui m’entraînait dans la direction opposée, si bien que je tournai la proue vers l’ouest, vers le Pacifique, pour

entreprendre immédiatement, et pour la deuxième fois, la traversée du détroit.

Chapitre IX

Je répare les voiles du *Spray* – Encerclé par les sauvages – Duel d'araignées – Rencontre avec Black Pedro – En visite sur le vapeur *Colombia* – Sur la défensive face aux pirogues – Records de traversées du détroit – Une cargaison de suif.

J'avais décidé de ne compter que sur mes faibles ressources pour réparer les avaries causées par la formidable tempête qui m'avait rejeté au sud du cap Horn, après mon arrivée dans le Pacifique. Aussi, après avoir rejoint le détroit par le Cockburn Channel, je n'allai pas à l'est vers Punta Arenas, pour y chercher de l'aide, mais je me dirigeai vers le nord-ouest, travaillant dur avec ma paumelle et mon aiguille chaque fois que je le pouvais, soit à l'ancre, soit en navigation. L'ouvrage avançait lentement ; cependant, peu à peu, la toile de fortune que j'avais fixée sur la bôme prit figure de grand-voile, avec une têtière et une ralingue de chute tout à fait présentables. Ce n'était évidemment pas la plus belle voile, mais elle était extrêmement costaude et capable de résister à un fort coup de vent. Un navire que je rencontrai un jour signala que le *Spray* portait une grand-voile d'un modèle perfectionné, avec un dispositif spécial pour prendre les ris, ce qui n'était pas tout à fait le cas.

Le temps se maintint au beau pendant quelques jours et le *Spray* parcourut jusqu'à vingt milles, ce que, en ces temps d'adversité, je considérai comme une bonne distance. J'ai dit qu'il faisait beau temps, mais cela ne signifie pas que je pouvais prendre beaucoup de repos. L'absence de tempête ne diminuait en rien les risques que nous courions, mon bateau et moi. Au contraire, le péril était peut-être plus grand encore car les sauvages, quand le temps était calme, se livraient à des expéditions de pillage, tandis que le gros temps les immobilisait à l'abri, car leurs pauvres pirogues

étaient mal construites et méritaient à peine le nom d'embarcation. Dans ces conditions, je me réjouissais toujours lorsqu'une bourrasque s'élevait, et elles ne manquèrent pas au *Spray* pendant ses luttes autour du cap Horn. J'avais fini par m'endurcir, en quelque sorte, et je commençais à penser que, si une tempête devait encore me rejeter à l'est du cap et m'obliger à traverser le détroit une troisième fois, c'est moi qui passerais pour l'agresseur, alors que les Fuégiens devraient se tenir sur la défensive. Cette idée m'était venue à Snug Bay, où je mouillai un matin après avoir doublé le cap Froward ; je vis apparaître deux pirogues que j'avais laissées derrière moi la nuit précédente et qui se glissaient furtivement à l'ombre d'une haute montagne. Elles étaient habilement manœuvrées, et les sauvages qui les occupaient étaient armés d'arcs, de flèches et de harpons. Je leur envoyai un coup de fusil et je les vis aussitôt virer de bord pour aller s'abriter dans une petite crique hors de portée. Risquant de me trouver exposé aux flèches des sauvages qui pouvaient débarquer et s'embusquer dans les buissons situés près du *Spray*, je dus établir ma voilure pour partir de l'autre côté du détroit, à six milles environ. Mais je me demandai comment faire pour relever l'ancre car, à la suite d'un accident, le guindeau était provisoirement hors d'usage. Cependant, je virai d'abord à la main, puis j'envoyai toutes les voiles. Le sloop arracha l'ancre du fond comme s'il s'agissait là d'une manœuvre tout à fait habituelle. L'ancre enleva avec elle au moins une tonne de goémon qui se trouvait sur un récif, car une grosse brise soufflait. Ce faisant, j'avais travaillé jusqu'à avoir les doigts en sang. Tout en peinant, je jetais constamment des coups d'œil par-dessus mon épaule pour surveiller les sauvages, envoyant une balle dès que je croyais voir remuer quelque chose, car j'avais toujours mon fusil chargé près de moi, et j'aurais considéré l'apparition d'un indigène comme une déclaration de guerre. En définitive, seul mon propre sang fut répandu, et seulement à cause d'insignifiantes écorchures dues à mes mouvements précipités. Mes mains étaient très abîmées à force de déhaler sur des filins mouillés, et elles saignaient parfois abondamment, mais elles cicatrisèrent très vite lorsque j'eus quitté le détroit pour entrer dans les beaux temps.

Après avoir passé Snug Bay, je mis debout au vent, je réparai le guideau, remontai l'ancre, la mis au poste, et me dirigeai vers un refuge qui se trouvait à six milles de là, à l'abri d'une montagne où je mouillai à neuf brasses de fond, tout près d'une falaise à pic. Comme ma voix me revenait distinctement, je baptisai l'endroit la « montagne de l'Écho ». Voyant des

arbres morts sur la rive, je pris ma hache et mon fusil, qui, ces jours-ci, ne me quittait jamais, et j'allai à terre chercher du combustible. Je ne vis aucun être vivant, sauf une petite araignée qui avait établi son domicile dans une des bûches que je rapportai. Cette bestiole m'intéressa plus que tout ; dans ma cabine, elle rencontra une autre araignée de même taille et de même espèce, qui était avec moi depuis Boston, une petite bête fort civile, mais aussi fort vive. Celle-ci, en l'apercevant, se lança dans le combat, lui brisa les pattes, les lui arracha l'une après l'autre avec une telle habileté qu'en moins de trois minutes la Fuégienne ressembla à une mouche. Après une nuit passée à veiller, j'appareillai aux premières lueurs du jour. Avant de virer l'ancre, toutefois, je me préparai une bonne tasse de café, grâce à mon poêle de Montevideo. Dans ce même feu, j'incinérai l'araignée tuée la veille par ma petite guerrière de Boston, qu'une dame écossaise, au Cap, longtemps après, surnommera Bruce après avoir entendu parler de ses exploits à la « montagne de l'Écho ». Le *Spray* fila ensuite vers l'île du Café, que j'avais découverte le jour de mon anniversaire, le 20 février 1896. Là, j'essuyai une autre bourrasque qui m'obligea à chercher un abri sous le vent de la grande île Charles, où j'aperçus plusieurs feux. Une tribu de sauvages s'était assemblée là lors de mon dernier passage et, en m'apercevant, ils dirigèrent immédiatement leurs pirogues sur moi. Il aurait été imprudent de jeter l'ancre là, le mouillage étant à portée de flèche du rivage, qui était couvert d'arbres et de buissons. Mais je fis signe à une des pirogues de venir à couple pendant que je longeai lentement la terre. J'enjoignis aux autres, par des gestes énergiques, de s'écarter, et posai négligemment, bien en vue sur le toit de la cabine, ma carabine Martini-Henry. Dans la pirogue qui vint m'accoster se trouvaient deux squaws et un Indien, criant leur éternel « *Yammerschooner !* » ; c'était les plus tristes échantillons d'humanité que j'aie jamais rencontrés dans mes voyages. Ils criaient « *Yammerschooner !* » en quittant la rive, et ils le criaient toujours après avoir accosté. Les Indiennes demandèrent à manger, tandis que l'Indien, un sauvage à face noire, avait l'air maussade comme s'il se désintéressait complètement des événements ; mais au moment où je lui tournai le dos pour prendre des biscuits et de la viande, il sauta à bord du *Spray*, et, s'approchant de moi, me dit en mauvais espagnol que nous nous étions déjà rencontrés. Je crus reconnaître sa façon de dire « Yammerschooner ! », et sa barbe me confirma que j'avais devant moi Black Pedro que j'avais, en effet, déjà rencontré. « Où est le reste de

l’équipage ? » demanda-t-il en regardant autour de lui d’un air inquiet, comme s’il craignait de voir sortir des gros bras par l’écoutille, pour lui faire payer ses nombreux crimes. « Il y a trois semaines, quand vous êtes passés ici, j’ai vu trois hommes à bord ; où sont les deux autres ? » Je lui répondis brièvement que le même équipage était toujours à bord. « Mais, dit-il, je vois que vous êtes seul à faire tout le travail. » Et il ajouta, jetant un coup d’œil vers la grand-voile : « *Hombre valiente.* » Je lui expliquai que je faisais la manœuvre le jour pendant que le reste de l’équipage dormait afin d’être dispos la nuit pour guetter les Indiens. La ruse de ce sauvage m’intéressait énormément car je le connaissais beaucoup mieux qu’il pouvait l’imaginer. Même si je n’avais pas été prévenu à Punta Arenas, je l’aurais pris sans aucun doute pour le dernier des scélérats. D’ailleurs, une des Indiennes, par un de ces éclairs de bonté que l’on trouve même chez les êtres les plus vils, m’avertit par un léger signe de me tenir sur mes gardes, car Black Pedro pourrait me faire du mal. L’avis était inutile, car j’étais prêt à toute éventualité et tenais à la main un joli revolver prêt à servir. « Quand vous êtes passé par ici, dit Black Pedro, vous m’avez tiré dessus ! » Et il ajouta avec une certaine chaleur, que c’était « *muy malo* ». Je fis semblant de ne pas comprendre et demandai : « Vous avez vécu à Punta Arenas, n’est-ce pas ? » Il répondit « oui ! » sans hésitation, et parut charmé de rencontrer quelqu’un connaissant ce bon vieil endroit. « À la Mission ? » continuai-je. « Mais oui ! » répliqua-t-il, et il s’approcha comme pour embrasser un vieil ami. Je l’arrêtai, car je ne partageais pas son enthousiasme, et j’ajoutai : « Vous connaissez le capitaine Pedro Samblich ? – Oui », répondit le sacripant, qui avait assassiné un parent du capitaine « c’est un de mes bons amis ! » Samblich m’avait dit de descendre Black Pedro comme un chien si je le rencontrais. Montrant mon fusil sur la cabine, il demanda combien de coups il pouvait tirer. Quand je lui expliquai que c’était une carabine à répétition et qu’elle pouvait tirer sans interruption, il resta bouche bée, puis parla de s’en aller. Je ne le retins pas. Je donnai du bœuf en conserve et des biscuits aux deux squaws, et l’une d’entre elles, en échange, me donna plusieurs morceaux de suif, et je me dois de préciser qu’elle ne me donna pas les plus petits. Un chrétien n’aurait pas fait mieux. Avant de partir, le rusé sauvage me demanda une boîte d’allumettes ; il fit mine de vouloir prendre avec la pointe de son harpon la boîte que j’allais lui donner, mais je la lui tendis alors sur le bout du canon de mon fusil, celui qui tirait « sans interruption ». Il prit la boîte avec

précaution, mais quand je criai : « Attention ! », il sursauta, ce qui fit beaucoup rire les Indiennes. Peut-être le misérable les avait-il rossées le matin même pour ne pas avoir rapporté assez de moules pour son petit-déjeuner. Nous nous comprenions tous fort bien.

De l'île Charles, le *Spray* se dirigea vers la baie de Fortescue, où je mouillai et passai une nuit confortable à l'abri des montagnes, pendant que le vent hurlait au-dehors. La baie était maintenant déserte. Les Indiens que j'avais vus sur l'île venaient de Fortescue et j'étais persuadé qu'il leur était impossible de suivre le *Spray* dans les rafales qui soufflaient maintenant. Pourtant, avant d'aller me coucher, je pris comme d'habitude la précaution de semer des clous sur le pont.

Le lendemain, la solitude de l'endroit fut troublée par l'apparition d'un grand vapeur arrivant au mouillage. Ce n'était pas un Diego. J'en reconnaissais la tonture, la ligne et l'aspect général. J'envoyai mon pavillon, et immédiatement la bannière étoilée claqua dans la brise, à l'arrière du grand navire.

Le vent était tombé et, vers le soir, les sauvages reparurent et se dirigèrent directement vers le vapeur pour « *yammerschooner* ». Puis ils vinrent au *Spray* pour mendier encore, ou pour voler tout, disant que le navire ne leur avait rien donné. Black Pedro revint m'accoster. Mon propre frère n'aurait pas été plus heureux de me revoir. Le bandit me demanda de lui prêter mon fusil pour aller me tirer un guanaco. Je lui assurai que si j'étais resté un jour de plus, je lui aurais sûrement prêté mon fusil, mais qu'il me fallait partir. Je lui donnai quelques petits outils qui pourraient servir pour construire des pirogues, et je lui ordonnai de déguerpir.

À la faveur de la nuit, j'allai à bord du vapeur, qui était le *Columbia*, commandé par le capitaine Henderson, de New York. Il se dirigeait vers San Francisco. J'avais emporté toutes mes armes avec moi, dans l'éventualité d'un voyage de retour difficile. Je trouvai, en la personne du second du *Columbia*, M. Hannibal, un vieil ami, qui me rappela affectueusement les jours que nous avions passés ensemble à Manille, alors que nous étions, lui sur le *Southern Cross*, moi sur le *Northern Light*, deux bateaux aussi beaux que leurs noms.

Le *Columbia* avait à son bord beaucoup de vivres frais. Le capitaine donna des ordres à son steward, et je me souviens que l'innocent jeune homme me demanda si, en plus des autres vivres, j'aurais encore de la place pour loger quelques boîtes de lait concentré et un fromage. Quand j'offris

de payer ces provisions avec l'argent qui me venait de Montevideo, le capitaine rugit comme un lion et ne voulut rien accepter. Je rapportai avec moi un magnifique assortiment de vivres en tous genres. Revenant au *Spray*, je trouvai tout en ordre et me préparai à appareiller de bonne heure le lendemain matin. Nous étions convenus que le vapeur actionnerait sa corne s'il partait avant moi. Je passai une partie de la nuit à contempler le grand navire pour le seul plaisir de voir briller ses lumières électriques, qui faisaient un si grand contraste avec les feux des pirogues fuégiennes.

Je quittai le mouillage le premier, mais le *Columbia* ne tarda pas à me dépasser, et me salua au passage. Si le capitaine m'avait donné son grand vapeur, son destin n'aurait pas été pire que celui qui l'attendait deux ou trois mois plus tard. J'appris en effet par un journal de Californie que « le *Columbia* était considéré comme perdu ». À son second voyage à Panama, le vapeur s'était échoué sur les récifs de la côte californienne.

Le *Spray* avait recommencé à lutter contre le vent et les courants, comme d'habitude… À cet endroit, les courants de l'Atlantique et du Pacifique se rencontraient et, dans le détroit comme au large de la côte, cela produisait des tourbillons et des vagues qui, par grosse brise, étaient extrêmement dangereux pour les pirogues et autres petites embarcations.

Quelques milles plus loin, je vis un grand vapeur à la côte, quille en l'air. La brise mollit progressivement et, chose remarquable dans le détroit, je me retrouvai au calme plat. Des feux apparurent immédiatement de tous côtés et je vis plus de vingt pirogues se dirigeant toutes vers le *Spray*. Dès qu'ils furent à portée de voix, les sauvages se mirent à crier : *« Amigo yammerschooner ! Ancras aqui ! Bueno puerto aqui ! »*, et autres fragments d'espagnol mêlés à leur propre jargon. Je n'avais aucune envie de mouiller dans leur « bon port ». Je hissai le pavillon du sloop et tirai un coup de feu, ce qu'ils pouvaient considérer comme un salut amical ou une invitation à s'approcher. Ils se disposèrent en demi-cercle mais restèrent à soixante-dix mètres environ, ce qui, pour ma sécurité personnelle, était l'extrême limite. Dans leur flottille, je reconnus le canot d'un navire, volé sans doute à un équipage massacré. Six sauvages pagayaient à son bord d'une façon maladroite avec des pales d'avirons cassés. Deux autres, debout, portaient des bottes de mer, ce qui me fit supposer qu'ils étaient tombés sur l'équipage d'un malheureux navire et aussi qu'ils avaient sans doute déjà visité le pont du *Spray*, et qu'ils essaieraient probablement de recommencer. Leurs bottes rendaient mes clous inoffensifs. En pagayant maladroitement,

ils descendirent le détroit, à une distance d'environ quatre-vingt-dix mètres du sloop, semblant se diriger vers Fortescue. Je pensai que ce n'était qu'une tactique, et je surveillai attentivement une petite île qui se trouvait maintenant entre eux et moi, les dérobant à ma vue ; mon sloop dérivait lentement, poussé par la marée qui menaçait de me jeter sur les rochers, car il n'y avait pas de mouillage, ou tout au moins pas de mouillage que mes câbles pussent atteindre. Je remarquai bientôt que la végétation, au sommet de l'île, qui se nommait île Bonet et était haute d'environ quarante mètres, s'agitait de façon anormale. Je tirai plusieurs balles, mais rien ne révéla la présence des sauvages. C'était bien eux, pourtant, qui avaient agité les branchages, car, le *Spray* ayant dépassé l'île et le changement de courant l'ayant amené de l'autre côté, je vis les pirogues accostées, comme une preuve de leur ruse et de leur traîtrise. Une forte brise, se levant subitement, dispersa les pirogues et dégagea le *Spray* de sa position dangereuse, bien que le vent fût contraire.

Remontant contre vent et courant, j'arrivai à Borgia Bay dans l'après-midi et y mouillai pour la seconde fois. Je voudrais pouvoir décrire l'aspect du détroit, à minuit, sous la lune, tel que je le vis après avoir échappé aux dangers de l'île Bonet et aux sauvages. Un banc de nuages qui obscurcissait le ciel se déchira soudain et la nuit devint tout à coup presque aussi claire que le jour. Une haute montagne se reflétait tout entière sur l'eau du détroit, et le *Spray*, naviguant avec son image au-dessous de lui, semblait accompagné d'un bateau fantôme.

Après avoir mouillé, je mis mon doris à l'eau et allai à terre avec ma hache et mon fusil pour remplir un tonneau d'eau douce à un ruisseau qui coulait à l'extrémité de la crique. Comme la première fois, il n'y avait aucune trace d'Indiens. L'endroit étant absolument désert, je me promenai sur la grève durant une heure. La nuit calme et magnifique semblait ajouter à la mélancolie du lieu, et, lorsque mes pas me menèrent jusqu'à une tombe solitaire, indiquée par un petit tumulus, je n'eus pas envie d'aller plus loin. Retournant à l'autre extrémité de la crique, j'arrivai à une sorte de calvaire où les navigateurs, en plantant chacun une croix, avaient signalé leur passage à ceux qui viendraient après eux. Ils étaient venus là et étaient repartis, sauf celui qui était resté sous le petit monticule, de l'autre côté. Curieusement, une de ces marques avait été laissée par le vapeur *Colimbia*, bateau frère du *Columbia*, mon voisin de mouillage de la matinée. Je lus les noms de beaucoup d'autres navires. J'en copiai plusieurs dans mon journal ;

d’autres étaient illisibles. Plusieurs des croix plantées-là étaient délabrées et tombées. J’avais connu certains de ceux qui les avaient posées, et plusieurs déjà n’étaient plus. L’air était surchargé de tristesse et, pour m’arracher à cette sensation déprimante, je retournai à bord pour détourner le cours de mes idées en m’absorbant dans la pensée de mon voyage. Le lendemain de bonne heure, je quittai Borgia Bay et, lorsque la brise mollit, je mouillai près du cap Quod, par vingt brasses d’eau et fond de goémon ; j’y restai quelques heures, avec un courant de trois nœuds. Cette nuit-là, j’atteignis Langara Cove, quelques milles plus loin, et j’y découvris au lever du jour de nombreuses épaves amenées là par la mer. Je travaillai toute la journée à transporter sur le *Spray* une véritable cargaison : suif en barils et en morceaux, ces derniers provenant de barils brisés ; je trouvai aussi une barrique de vin, tout enveloppée d’algues. Je hissai le tout à bord à l’aide de la drisse de mât, que je mis au guindeau. Certains barils pesaient plus de huit cents livres.

Il n’y avait pas d’Indiens à Langara. Ils n’y étaient évidemment pas venus depuis la tempête qui avait rejeté toutes ces épaves sur la grève. C’était sans doute la même tempête qui avait emporté le *Spray* vers le cap Horn du 3 au 6 mars. Des centaines de tonnes de goémon avaient été arrachées des rochers et roulées en tas sur la plage. Je trouvai une tige entière, avec ses feuilles et ses racines, qui mesurait trente-neuf mètres de long ! Dans la nuit, je remplis un tonneau d’eau douce et appareillai enfin le lendemain, avec bonne brise. Je n’allai cependant pas bien loin, car je me trouvai bientôt à hauteur d’une petite crique où j’aperçus une quantité de suif. Je jetai l’ancre pour aller le ramasser. Il pleuvait et neigeait fort, et ce ne fut pas un petit travail que de transporter tout ce suif dans mes bras, en sautant sur les galets de la plage. Mais je m’obstinai jusqu’à ce que le *Spray* en eût un plein chargement. J’étais heureux en pensant aux bonnes affaires que j’allais pouvoir réaliser par la suite, car mes instincts de vieux négociant refaisaient surface. Je quittai la crique vers midi, graisseux des pieds à la tête, tandis que mon bateau était suiffé de la carlingue jusqu’à la pomme de mât. Ma cabine, ainsi que la cale et le pont, était pleine de suif et tout y était graisseux à souhait.

Chapitre X

En route vers Puerto Angosto dans la tempête de neige – Une écoute défectueuse met le *Spray* en péril – Le *Spray*, cible des flèches fuégiennes – L'île d'Alan Erric – Retour dans le Pacifique – Vers l'île de Juan Fernandez – Un roi honoraire – L'île de Robinson Crusoé.

Une autre tempête s'était levée mais le vent restait maniable et je n'avais plus que vingt-six milles à parcourir pour rejoindre Puerto Angosto, un lieu assez lugubre, où, cependant, je pourrais trouver un bon abri où me regréer et arrimer mon chargement. Je portais toute ma toile, pour arriver avant la nuit, et le *Spray* marchait parfaitement, entièrement recouvert de la neige qui tombait à gros flocons, de sorte qu'il ressemblait à un grand oiseau d'hiver tout blanc. Entre les bourrasques, je pouvais entrevoir le cap qui annonçait mon port, et je gouvernais dessus lorsqu'une rafale prit la grand-voile du bord sous le vent et me fit empanner. Oh, mon Dieu ! Nous fûmes à deux doigts du désastre ! L'écoute se rompit, le gui sauta hors de sa ferrure alors qu'il faisait presque nuit. Je travaillai si ardemment à remettre les choses en place que la sueur ruisselait sur mon corps, car je voulais absolument réparer avant la nuit, et surtout avant que le sloop n'eût dérivé sous le vent du port. Malgré tout, je ne pus replacer le gui dans sa ferrure car je me trouvai à l'entrée du port sans y être parvenu et il me fallait ou continuer ou manquer l'entrée. Je choisis d'aller coûte que coûte au mouillage, ce que mon sloop fit péniblement, comme un oiseau à l'aile brisée. Cet accident qui mit en péril mon bateau, ma cargaison et moi-même, fut causé par une écoute défectueuse, en sisal, une fibre perfide qui a déjà provoqué pas mal de jurons chez les marins.

Je n'allai pas mouiller tout au fond de Puerto Angosto, mais m'arrêtai près d'une falaise qui se trouvait à bâbord, en entrant, par fond de goémon.

C’était un endroit tout à fait sûr mais, pour pouvoir résister à un éventuel *williwaw*, je mouillai deux ancres et amarrai des filins aux arbres de la rive ; aucun vent ne se faisait sentir, sauf, de temps en temps, une petite bourrasque renvoyée par les montagnes situées en face. Le pays était très montagneux, comme toute la Terre de Feu. C’est là que je m’arrêtai pour réparer mes avaries, remettre le gréement en état et repartir directement, une fois de plus, pour le cap Pillar et le Pacifique. Je restai quelques jours à Puerto Angosto, très occupé à réparer mon bateau. Je rangeai le suif qui était sur le pont dans la cale, mis ma cabine en ordre, embarquai une bonne provision de bois et d’eau douce. Je remis les voiles et le gréement en état, et établis un tape-cul, ce qui transforma le *Spray* en yawl, mais je continuai de l’appeler sloop, car le tape-cul n’était là qu’à titre provisoire.

Je n’oubliais jamais, même aux moments où mon travail m’absorbait le plus, d’avoir toujours près de moi une carabine chargée, car les sauvages pouvaient être à proximité ; j’avais vu des pirogues fuégiennes lorsque j’avais mouillé à mon premier passage. C’est le deuxième jour, je crois, alors que j’étais occupé sur le pont, que j’entendis soudain un sifflement près de mon oreille, puis un « zip » dans l’eau, mais je ne vis rien. J’eus à peine le temps de penser que ce pouvait être une flèche qu’une autre, m’effleurant presque, vint s’enfoncer dans le grand mât et y resta fixée en vibrant. Un autographe fuégien ! Un sauvage était tout près de moi, sans aucun doute, et il me tirait dessus dans l’espoir de capturer mon sloop et sa cargaison. J’empoignai immédiatement mon vieux Martini-Henry, le fusil qui tirait « sans interruption », et, au premier coup de feu, trois Fuégiens surgirent d’un buisson dans lequel ils étaient cachés et détalèrent à toute allure, remontant la colline. Je tirai plusieurs balles, visant leurs pieds, pour les encourager à maintenir leur vitesse. Le bruit de ce cher vieux fusil réveillait les montagnes et, à chaque détonation, les trois sauvages bondissaient comme s’ils étaient touchés. Ils poursuivirent leur course de toute la vélocité de leurs jambes, comme s’ils voulaient mettre, entre le *Spray* et eux, toute l’immensité de la Terre de Feu. Plus que jamais, je pris soin d’avoir toujours près de moi mes armes chargées, mais les sauvages ne revinrent pas, et, bien que semant chaque soir des clous sur le pont, je ne remarquai aucune visite nocturne. J’en étais quitte pour balayer soigneusement le pont tous les matins.

Les jours passaient et la saison devenait plus favorable pour sortir du détroit par bon vent. Aussi, après six tentatives manquées, je résolus

d’attendre, pour partir, de meilleures circonstances. À mon dernier essai, le mauvais temps qui m’obligea à revenir m’abriter à Puerto Angosto amena également au mouillage la canonnière chilienne *Condor* et le croiseur argentin *Azopardo*. Dès que ce dernier fut à l’ancre, son commandant, le capitaine Mascarella, envoya un canot au *Spray* pour dire que, si je renonçais à mon voyage, il me remorquerait jusqu’à Punta Arenas ; la dernière des choses à laquelle je songeais. Les officiers de l’*Azopardo* me dirent que, en passant le détroit après le premier passage du *Spray*, ils avaient vu Black Pedro et appris qu’il m’avait rendu visite. L’*Azopardo*, navire de guerre étranger, n’avait pas le droit d’arrêter un hors-la-loi fuégien, mais le capitaine me blâma vivement de ne pas avoir tué le malfaiteur quand je l’avais eu à mon bord. Les navires me donnèrent des cordages et même quelques provisions, et les officiers me firent cadeau de lainages et de vêtements chauds, dont j’avais grand besoin. Avec ces équipements supplémentaires et son gréement bien au point, mon bateau, quoique lourdement chargé, était prêt à entreprendre son grand voyage à travers la partie sud du Pacifique, le mal nommé.

La première semaine d’avril, des vents de sud-est tels qu’il s’en établit en automne et en hiver au cap Horn, et qui apportent un temps moins dur qu’en été, commencèrent à chasser les nuages les plus élevés. Encore un peu de patience, pensai-je, et un vent favorable me permettra d’appareiller.

À Puerto Angosto, je rencontrai le Professeur Dusen, de l’expédition scientifique suédoise en Amérique du Sud et dans les îles du Pacifique. Le professeur avait installé son campement au bord d’un ruisseau, à l’entrée du port naturel, où se trouvaient de nombreuses espèces de mousses qui l’intéressaient vivement, et où l’eau douce était, selon son cuisinier argentin, « très riche ». Le professeur avait avec lui, pour recevoir les sauvages, trois Argentins armés jusqu’aux dents. Ils prirent tous un air dégoûté quand ils me virent prendre de l’eau douce dans un petit ruisseau près du bateau, négligeant leur conseil d’aller chercher mon eau plus haut, dans un grand ruisseau, où elle était « très riche ». Mais tous étaient de braves garçons, et je fus très étonné qu’ils ne fussent pas tous morts de rhumatismes à force de vivre ainsi sur le sol humide.

Je ne parlerai pas de tous les petits ennuis qui advinrent au *Spray* pendant son séjour à Puerto Angosto, ni de mes multiples essais manqués pour prendre la mer. Des quantités d’obstacles me retardèrent, mais le 13 avril, pour la septième et dernière fois, je virai l’ancre. Les difficultés du départ

furent si nombreuses que, si j'avais été quelque peu superstitieux, je n'aurais pas persisté à vouloir partir un 13, bien qu'un vent favorable soufflât ce jour-là vers le large. Il y eut quelques incidents comiques. Par exemple, quand je me trouvai obligé de dégager le mât du sloop des branches dans lesquelles il s'était pris après avoir, contre ma volonté, dérivé trois fois autour d'une petite île. C'était plus que mes nerfs ne pouvaient en supporter, et il me fallut absolument crier pour me soulager ; j'apostrophai le *Spray* comme un fermier le ferait avec ses chevaux ou ses bœufs. « Tu ne sais donc pas, criai-je, tu ne sais donc pas que tu ne peux pas monter aux arbres ! » Mais depuis qu'il était dans le détroit de Magellan, le pauvre vieux *Spray* avait entrepris et réussi tant de choses extraordinaires que je m'adoucis en pensant à tout ce qu'il avait déjà traversé. De plus, il venait de découvrir une île. Sur les cartes, elle était indiquée comme rattachée au continent ; je la baptisai « Alan Erric », du nom d'un de mes amis, digne homme de lettres que je rencontrais toujours dans les endroits les plus inattendus. Et je plaçai un écriteau : « Défense de marcher sur l'herbe », ce qui, en tant que découvreur, était mon droit le plus strict.

Enfin, le *Spray* se libéra de la Terre de Feu sans autres dommages, mais de justesse, car, en doublant la pointe, l'extrémité de la bôme heurta le rocher. On était le 13 avril 1896. Mon sloop était habitué à se tirer d'affaire.

Les lames saluèrent joliment le *Spray* de leur bonnet blanc, ce jour-là, dans le détroit, sous la première brise de sud-est de la saison d'hiver, et j'espérais bien parvenir à doubler le cap Pillar avant qu'elle tombât. Il en fut ainsi. Le vent soufflait avec violence, comme toujours au cap Horn, mais je réussis à parer les grands courants de marée du cap Pillar, ainsi que les Évangélistes, rochers les plus au large, avant que sa direction changeât. Je restai à la barre, n'osant pas laisser mon bateau poursuivre seul sa route, car la mer était très mauvaise et dangereuse. Je devais constamment manœuvrer, soit pour recevoir les grandes vagues par l'avant, soit pour laisser porter lorsqu'elles menaçaient de me prendre en travers.

Le lendemain matin, 14 avril, seul le sommet des plus hautes montagnes était en vue, et le *Spray*, faisant un bon cap au nord-ouest, les vit bientôt disparaître derrière lui. « Hourra pour le *Spray* ! » criai-je aux phoques, aux goélands et aux pingouins, car il n'y avait pas d'autres créatures dans les parages, et mon bateau avait triomphé de tous les dangers du cap Horn ! En outre, pendant le voyage, il avait recueilli une cargaison qu'il avait réussi à

conserver tout entière à bord. Alors pourquoi ne pas se réjouir d'une telle chance ?

Je larguai un ris et hissai le foc, car, maintenant que j'étais au large, je pouvais abattre de deux quarts, ce qui me permettait de recevoir la mer plus de l'arrière ; avec toute la voile qu'il portait, mon bateau s'en trouvait très bien. De temps en temps, une grosse vague de sud-ouest arrivait par le travers, mais sans faire de mal. La brise fraîchit au lever du soleil, et l'air, plutôt froid le matin, se réchauffa dans le courant de la journée. Mais je ne me souciais guère de ces détails.

Dans la soirée, une lame plus grosse que les autres déferla sur le sloop et balaya le pont de l'arrière jusqu'à l'avant. J'étais alors à la barre et elle me passa dessus. Ce fut la dernière vague qui embarquât à bord du *Spray* au large du cap Horn. Elle me sembla emporter tous mes ennuis des jours précédents. Tous mes soucis étaient maintenant loin. L'été était en vue. Le monde s'ouvrait de nouveau devant moi. Et la brise était bonne. Mon tour à la barre était terminé. Il était cinq heures de l'après-midi et je l'avais pris à 11 heures le matin précédent, cela faisait trente heures.

C'était le moment de me découvrir la tête, car je me trouvais seul avec Dieu. L'océan immense m'environnait de toutes parts et aucune terre ne se montrait à l'horizon. Quelques jours après mon départ, je pus établir toutes les voiles et je vis pour la première fois mon bateau avec un tape-cul. Ce n'était qu'un petit événement, mais il suivait de près un triomphe. Le vent soufflait toujours du sud-ouest mais il avait un peu molli et les lames rugissantes s'étaient transformées en petites vagues qui frappaient doucement la coque du *Spray*, lui racontant des histoires qu'il écoutait visiblement avec plaisir. Tout changeait autour de moi au fur et à mesure que je me rapprochais des tropiques. De nouvelles espèces d'oiseaux apparaissaient ; les albatros se faisaient plus rares ; ils étaient remplacés par des mouettes gracieuses qui venaient picorer des miettes dans le sillage du sloop. Dix jours après que j'eus quitté le cap Pillar, un requin apparut, le premier que je rencontrai dans cette partie du voyage. Je le harponnai et lui enlevai son horrible mâchoire. Jusque-là, j'avais toujours répugné à prendre la vie d'un animal, mais à la vue de Monsieur Requin, toute ma sympathie s'envola. Dans le détroit de Magellan, j'avais bien souvent laissé passer des canards qui m'auraient pourtant procuré un excellent repas, mais dans ce détroit désolé, je n'avais pas eu le cœur de supprimer une existence.

Du cap Pillar, je me dirigeai vers Juan Fernandez, et le 26 avril, quinze jours plus tard, j'aperçus cette île historique – l'île de Robinson Crusoé – droit devant. Les montagnes bleues de Juan Fernandez, qui montent haut dans les nuages, étaient visibles à plus de trente milles au large. Une émotion profonde m'envahit et je me prosternai, touchant le pont avec ma tête. On peut se moquer du « salam » oriental, mais je ne trouvai pas d'autre moyen d'exprimer ce que je ressentais.

La brise étant modérée, le *Spray* n'atteignit l'île qu'à la tombée du jour et je me rendis sur la côte nord-est, où je trouvai un calme plat qui persista toute la nuit. Apercevant le scintillement d'une petite lumière au fond d'une baie, je tirai un coup de feu, mais n'obtins aucune réponse et la lumière disparut. J'entendis toute la nuit la mer briser avec fracas contre les rochers et compris que la houle de l'océan était encore forte, bien que, du pont de mon petit bateau, elle me parût faible. Aux cris des animaux sur les collines, qui me parvenaient de moins en moins distinctement, j'imaginai qu'un léger courant éloignait mon bateau de la terre, bien que j'eusse l'impression d'en être dangereusement près, tant la hauteur des falaises rendait les apparences trompeuses.

Peu après le lever du soleil, je vis une embarcation se diriger vers moi. Alors qu'elle était déjà proche, je pris mon fusil, qui était resté sur le pont, pour le mettre dans ma cabine. Les occupants du bateau, me voyant l'arme à la main, se méprirent sur mes intentions, virèrent de bord rapidement et se dirigèrent vers la terre, distante d'environ quatre milles. Il y avait six rameurs dans l'embarcation et je remarquai que leurs avirons étaient placés dans des tolets et qu'ils les utilisaient à la manière de marins bien entraînés, d'où je déduisis qu'ils appartenaient à une race civilisée. Ils avaient dû avoir de moi une opinion peu flatteuse en me voyant prendre mon fusil pour les accueillir. Je leur fis comprendre par signes, non sans difficulté, que je n'avais jamais eu l'intention de tirer, et je leur demandai de revenir. Quand ils m'eurent enfin compris, ils s'approchèrent et furent bientôt à mon bord.

L'un d'eux, que les autres appelaient le « roi », parlait anglais ; ses compagnons ne connaissaient que l'espagnol. Ils avaient tous entendu parler du *Spray* par les journaux de Valparaiso, et étaient friands de nouvelles à mon sujet. Ils évoquèrent une guerre entre le Chili et l'Argentine, dont je n'avais eu aucun écho lorsque j'avais visité ces pays. Je leur appris que, lorsque je me trouvais au Chili, le bruit courait que leur île venait d'être engloutie. Cette même nouvelle, concernant la disparition de

Juan Fernandez, courait en Australie quand j'y arrivai trois mois plus tard… J'avais préparé du café et des beignets que les insulaires, après quelques paroles de civilité, acceptèrent et dégustèrent de bon cœur. Après quoi ils prirent le *Spray* en remorque et l'emmenèrent vers l'île à une vitesse de trois bons nœuds. Celui qu'ils appelaient le « roi » prit la barre, et il fit tellement tanguer mon bateau que je craignis de ne plus jamais le voir naviguer droit. Les autres souquaient avec ardeur. J'appris bientôt que le « roi » ne l'était que de nom, et seulement par courtoisie. Comme il avait vécu dans l'île plus longtemps que tout le monde – trente ans –, on l'avait ainsi baptisé. Juan Fernandez était alors administré par un gouverneur appartenant, à ce que l'on disait, à la noblesse suédoise. On me dit aussi que sa fille était capable de monter à califourchon sur les chèvres les plus sauvages de l'île. Ce gouverneur, à l'époque de mon passage, était parti pour Valparaíso afin d'y mettre ses enfants au lycée. Le « roi » avait voyagé pendant un ou deux ans et avait épousé à Rio de Janeiro une Brésilienne qui l'avait suivi dans son île lointaine. Lui-même était portugais, natif des Açores. Il avait navigué sur les baleiniers de New Bedford et avait même commandé un bateau. J'appris tout cela, et bien d'autres choses encore, avant d'arriver au mouillage. La brise, se levant bientôt, gonfla les voiles du *Spray*, et le marin portugais le conduisit habilement en lieu sûr dans la baie, où je m'amarrai à une bouée, face au village.

Chapitre XI

Beignets yankees – Au royaume de Robinson Crusoé – Le mémorial d'Alexander Selkirk – La grotte de Robinson Crusoé – Balade avec les enfants de l'île – Cap à l'ouest par grosse brise – Un mois en mer guidé par la Croix du Sud et le soleil – En vue des Marquises – Savants calculs.

Une fois le *Spray* amarré, les insulaires revinrent aux beignets et au café, et je fus plus que flatté qu'ils ne dédaignent pas mes « brioches » comme le professeur du détroit de Magellan. Entre mes brioches et mes beignets, il n'y avait d'ailleurs guère d'autre différence que le nom. Les uns et les autres avaient été frits dans le suif et c'était là l'important car, dans toute l'île, il n'y avait pas d'animal plus gras que la chèvre ; et encore, même en pleine forme, elle était vraiment très maigre. Aussi, en prévision de probables affaires, j'accrochai sans tarder ma balance romaine au gui, afin de peser le suif que l'on pourrait me demander, sans la présence d'un douanier pour s'écrier : « Hé ! Que faites-vous là ? » Avant la nuit, les insulaires avaient appris l'art de préparer beignets et brioches. Je ne pris pas cher, mais les pièces anciennes et bizarres que j'obtins en paiement, dont certaines venaient sans doute d'un galion coulé Dieu sait quand dans la baie, me furent achetées plus tard par des antiquaires pour un prix bien supérieur à leur valeur faciale. Je fis ainsi un bénéfice substantiel. J'emportai de l'île des pièces de toutes sortes et de toutes provenances.

Juan Fernandez est une escale charmante. Les collines sont bien boisées, les vallées fertiles, et des ruisseaux aux eaux claires coulent au fond des ravins. Il n'y a pas de serpents dans l'île, et pas d'autres bêtes sauvages que des porcs et des chèvres, que je vis en quantité, ainsi qu'un ou deux chiens. Les habitants ne connaissent ni le rhum, ni la bière ; il n'y a parmi eux ni

policier ni avocat. L'économie domestique de la cité est la simplicité même. La mode de Paris ne trouble personne et chacun s'habille comme il l'entend. Bien qu'il n'y ait pas de médecin, tout le monde se porte admirablement et les enfants sont magnifiques. Il y avait au total environ quarante-cinq personnes sur l'île. Les adultes étaient pour la plupart originaires d'Amérique du Sud. Une dame chilienne de l'endroit, qui me fit un nouveau foc, que je payai avec du suif, aurait été une beauté à Newport. Île bénie de Juan Fernandez ! Pourquoi Alexander Selkirk (qui inspira Robinson Crusoé) vous a-t-il quittée ? Cela dépasse mon entendement.

Un grand navire incendié avait été jeté à la côte quelque temps auparavant, et, comme la mer l'avait brisé sur les rochers, les habitants en avaient ramassé les débris et les avaient utilisés dans la construction de leurs maisons, qui présentaient naturellement l'apparence de bateaux. La maison du « roi » – de son nom Manuel Carroza – ressemblait à une péniche et portait un heurtoir de cuivre poli sur son unique porte, peinte en vert. Devant cette somptueuse entrée était planté un mât de pavillon ; à côté se trouvait une jolie baleinière de couleur rouge et bleu, plaisir du roi pour son grand âge.

Je fis bien sûr un pèlerinage à l'ancien observatoire, au sommet d'une montagne, où Selkirk passa de longs jours à guetter le navire qui vint enfin. Une plaque fixée au rocher portait les mots suivants, inscrits en capitales :

> EN SOUVENIR D'ALEXANDER SELKIRK, NAVIGATEUR.
> « Natif de Largo, dans le comté de Fife (Écosse), il vécut dans cette île en une solitude absolue pendant quatre ans et quatre mois. Il y fut jeté en 1704 par le naufrage du *Cinque Ports*, galion de 96 tonneaux et 18 canons, à l'équipage duquel il appartenait, et fut recueilli par le *Duke* le 12 février 1709. Il mourut lieutenant à bord du vaisseau de Sa Majesté, le *Weymouth*, en 17231 à l'âge de quarante-sept ans. Cette plaque a été apposée près de l'observatoire de Selkirk par le commodore Powel et les officiers de Sa Majesté, *Topaze*, en l'année 1868. »

La caverne où vécut Selkirk pendant son séjour sur l'île se trouve à l'entrée de la baie aujourd'hui appelée « baie Robinson Crusoé » ; elle est située de l'autre côté d'un promontoire qui se trouve à l'ouest du mouillage actuel. Certains navires ont mouillé là, mais c'est un abri tout à fait médiocre. Les deux mouillages sont exposés au vent du nord, qui toutefois n'est jamais très fort. Le fond est de bonne tenue dans le premier port, à l'est, ce qui rend le mouillage assez sûr, mais parfois désagréable à cause du ressac.

Je visitai la baie Robinson Crusoé en bateau et pus aborder, non sans difficulté, parmi les déferlantes, près de la caverne de Selkirk. J'y entrai et

la trouvai sèche et habitable. Elle était située dans un endroit splendide, abritée par de hautes montagnes des tempêtes qui peuvent parfois, plutôt rarement, toucher l'île. Celle-ci se trouve en effet à 35° 30' de latitude sud, à la limite des alizés. L'île fait environ quatorze milles de long, d'est en ouest, et huit milles de large. Sa hauteur dépasse neuf cents mètres et elle est située à environ trois cent quarante milles du Chili, à qui elle appartient.

Juan Fernandez a autrefois été un lieu de déportation. On y voit encore une quantité de grottes dans lesquelles on enfermait les prisonniers, tanières humides et insalubres qui ne sont plus utilisées actuellement.

La veille de mon départ fut le jour le plus agréable que je passai sur l'île, sinon le plus agréable de tout le voyage. Non parce que c'était le dernier, mais parce que les enfants de la petite communauté vinrent avec moi pour cueillir des fruits sauvages que je voulais emporter. Nous trouvâmes des coings, des pêches et des figues, et les enfants en remplirent un panier de chaque sorte. Il faut peu de choses pour amuser les enfants, et ceux-là, qui n'avaient de leur vie entendu que l'espagnol, faisaient retentir les collines des éclats de rire que provoquaient mes mots anglais. Ils me demandaient les noms de toutes sortes de choses. En arrivant à un figuier, je leur en appris le nom en anglais. « *Figgies ! Figgies !* » se mirent-ils à crier tout en remplissant joyeusement leurs paniers. Mais quand je leur dis que la « *cabra* » qu'ils me montraient n'était qu'une « *goat* », ils éclatèrent de rire et se roulèrent sur l'herbe tant ils trouvaient amusant qu'un homme venu sur leur île pût appeler une *cabra* « *goat* ».

À ce que l'on me dit, le premier enfant né sur l'île était une très belle femme qui était à son tour devenue mère de famille. Manuel Carroza et la bonne personne qui quitta le Brésil pour le suivre avaient enterré leur seul enfant, une fillette morte à l'âge de sept ans, dans le petit cimetière de la pointe. Sur ce même petit arpent, il y avait d'autres monticules, parmi les blocs de lave, certains marquant la tombe d'un enfant de l'île, d'autres la sépulture de marins débarqués là par des bateaux de passage, et morts de maladie avant de gagner le paradis des navigateurs. La chose qui manque le plus sur l'île est une école ; elle serait forcément petite, mais pour une âme charitable aimant l'enseignement et une existence tranquille, la vie à Juan Fernandez serait délicieuse.

Le matin du 5 mai 1896, je quittai Juan Fernandez après un séjour qui me laissait d'excellents souvenirs, le plus marquant étant ma visite à la caverne de Robinson Crusoé. Le *Spray* fit route au nord, doublant l'île de Saint-

Félix avant d'atteindre les alizés, qui me semblèrent faibles. S'ils tardèrent un peu, toutefois, ils finirent par arriver brusquement, et par rattraper le temps perdu. Le *Spray*, tantôt avec un ris, tantôt avec deux, navigua par grosse bise arrière pendant plusieurs jours, filant à l'ouest, vers les îles Marquises, le couteau entre les dents. J'atteignis les Marquises quarante-trois jours après avoir quitté Juan Fernandez, mais ne m'y arrêtai pas. Pendant ces journées, tout mon temps fut occupé, mais pas à la barre. Car je crois que personne ne pourrait rester constamment à la barre pour conduire un bateau autour du monde. Je faisais bien mieux que cela : je lisais beaucoup, je raccommodais mes vêtements, faisais la cuisine, prenais mes repas en paix… Je m'étais déjà aperçu que la solitude était une mauvaise chose, aussi trouvais-je compagnie dans tout ce qui m'entourait : parfois tout l'univers, et parfois mon insignifiante petite personne. Mais les livres étaient encore mes meilleurs amis. Rien n'aurait pu être plus facile ou plus reposant que mon voyage dans les alizés.

Je naviguais, jour après jour, avec un vent constant, notant sur la carte la position de mon bateau avec une remarquable précision. Mais je faisais cela plus par intuition que par de savants calculs. Pendant tout un mois, le *Spray* suivit parfaitement sa route. Je n'avais même pas une lampe dans l'habitacle. Toutes les nuits, je voyais la Croix du Sud par le travers ; tous les matins, le soleil se levait sur l'arrière, et tous les soirs, il se couchait sur l'avant. Je n'avais besoin d'aucun autre compas pour me guider. Si, après plusieurs jours, ma position me semblait douteuse, je la vérifiais en consultant l'horloge du Grand Architecte, là-haut ; elle ne se trompait pas.

Je ne nie pas le côté comique de cette étrange vie. Parfois, je m'éveillais alors que le soleil brillait déjà dans ma cabine. J'entendais l'eau courir le long du bord, avec seulement une mince planche entre les abysses et moi, et je me demandais : « Comment cela se peut-il ? » Mais tout allait bien. Mon bateau tenait son cap, naviguant comme jamais aucun autre bateau au monde ne l'avait fait avant lui. La course de l'eau le long de la coque me disait qu'il filait à toute vitesse. Je savais qu'aucune main humaine ne tenait la barre, que l'équipage était content de son sort, et qu'il n'y avait pas de révolte à bord. L'étude des phénomènes météorologiques sur l'océan est d'un intérêt extraordinaire, même dans les alizés. J'observai que, tous les sept jours environ, le vent fraîchissait et s'écartait de quelques quarts de la direction du pôle. Par exemple, étant à l'est-sud-est, il passait au sud-sud-est, pendant qu'une grosse houle de sud-ouest se faisait sentir. Cela

signifiait que des ouragans régnaient en dehors de la zone des alizés. Puis le vent tournait progressivement à l'est et mollissait jusqu'à revenir à son point normal, est-sud-est. C'est plus ou moins l'état habituel des alizés d'hiver par 12° de latitude sud, hauteur à laquelle je naviguais pendant des semaines. Le soleil, nous le savons tous, est le créateur des alizés et des systèmes de vents de la terre entière, mais la météorologie des océans est, je pense, ce qu'il y a de plus fascinant. De Juan Fernandez aux Marquises, je vis six changements dans les grandes palpitations des vents et dans la mer elle-même, changements provenant de coups de temps éloignés. Connaître les lois qui gouvernent les vents, et savoir que vous les connaissez, vous donne une grande tranquillité d'esprit pour un voyage autour du monde. Sinon, vous tremblez à l'apparition du moindre nuage. Ce qui est vrai pour les alizés l'est encore plus pour les vents variables, où les changements vont d'un extrême à l'autre.

Traverser l'océan Pacifique, même dans les circonstances les plus favorables, vous tient pendant de longs jours proche de la nature, et vous fait mesurer l'immensité de la mer. Lentement mais sûrement, la trace de mon petit bateau s'inscrivait sur les cartes, au fur et à mesure que sa quille traçait son sillage sur l'océan. Au quarante-troisième jour de mer – un temps très long pour un navigateur solitaire –, le ciel étant merveilleusement clair, et la lune en bonne position par rapport au soleil, je pris mon sextant. Après trois observations et une longue lutte avec mes tables lunaires, je conclus que la longitude observée correspondait, à cinq milles près, à celle que j'avais estimée. C'était merveilleux, et, bien qu'une erreur fût toujours possible, j'avais confiance en mes chiffres et je m'attendais à voir bientôt la terre. C'est ce qui arriva, et j'aperçus, au bout de quelques heures, Nuka Hiva, la plus au sud des Marquises, haute et bien dessinée. La longitude exacte, lorsque je fus par le travers, était intermédiaire entre les deux chiffres que j'avais précédemment trouvés, ce qui était extraordinaire. Tous les navigateurs vous diront que, d'un jour à l'autre, un navire peut perdre ou gagner plus de cinq milles sur sa route et, en ce qui concerne les distances lunaires, même les observateurs les plus aguerris considèrent leur résultat comme excellent quand il est exact à huit milles près.

J'espère avoir fait comprendre assez clairement que je ne trouvais pas ma position grâce à une aptitude particulière aux calculs compliqués. Comme je l'ai dit, j'obtenais ma longitude presque par intuition. Je remorquais

toujours un loch à hélice à l’arrière du *Spray*, mais l’erreur due aux courants et à la dérive n’étant bien sûr pas enregistrée par le loch, celui-ci ne donnait que des indications approximatives qui devaient être corrigées par un jugement formé au cours de multiples voyages ; même un capitaine de navire, s’il est prudent, utilisera la sonde et la vigie.

L’expérience que j’ai acquise sur le *Spray* en matière de navigation astronomique est tellement unique qu’elle mérite que j’en dise quelques mots. Ainsi, la première série d’observations dont j’ai parlé plus haut me donnait plusieurs centaines de milles à l’ouest de ma position estimée ; une heure après, je fis une autre série d’observations très soigneuses ; le résultat moyen de ces deux séries était à peu près semblable à celui obtenu précédemment. Je me demandai comment, dans mon estimation, j’avais pu commettre une erreur aussi importante. En cherchant la cause de cette différence dans les tables, je constatai que toute une colonne de chiffres, dans laquelle j’avais pris un logarithme important, était erronée ! J’avais trouvé l’explication ! Je rectifiai la table et continuai à naviguer, conservant intacte ma confiance en moi, et laissant ma montre en fer-blanc dans son coin. Le résultat de ces observations flattait naturellement ma vanité, car je savais déjà combien il est difficile de prendre des distances lunaires sur le pont d’un grand navire avec l’aide de deux assistants. Étant l’un des marins les plus pauvres d’Amérique, j’étais fier des petits exploits réalisés sur mon sloop, même s’ils n’étaient dus qu’à un heureux hasard.

J’étais « en rapport » maintenant avec mon environnement, et je percevais l’harmonie puissante qui équilibre les mondes. Je saisissais la réalité mathématique de leurs mouvements, qui sont si connus que les astronomes établissent des tables de leurs positions pour les années, les jours et les minutes à venir, avec une précision telle que, plusieurs années plus tard, on peut connaître grâce à elles l’heure standard de n’importe quel méridien du globe. Trouver l’heure locale est chose aisée. La différence entre l’heure locale et l’heure du premier méridien donne la longitude exprimée en temps ; quatre minutes de temps représentent un degré. C’est, en bref, la méthode par laquelle on calcule la longitude avec un chronomètre ; les distances lunaires, quoique rarement employées maintenant que l’on est à l’époque du chronomètre, sont cependant une admirable production du génie humain digne de susciter une véritable passion.

Chapitre XII

Soixante-douze jours de mer – Baleines et oiseaux – Un coup d'œil dans la cambuse du *Spray* – Poisson volant au petit déjeuner – Bienvenue à Apia – Une visite de Mme Robert Louis Stevenson – Vailima – L'hospitalité des Samoans – Arrêté pour excès de vitesse – Un amusant manège – Le collège de Papauta – À la merci des sirènes.

Rester seul pendant quarante-trois jours pourrait sembler long, mais en réalité, le temps s'envolait rapidement, et au lieu de relâcher à Nuka Hiva, ce que j'aurais parfaitement pu faire, je continuai vers les îles Samoa pour y faire escale. Cela me demanda vingt-neuf jours de plus, ce qui faisait en tout un voyage de soixante-douze jours. Pendant tout ce temps, je ne souffris nullement de la solitude, car les récifs de coraux me tenaient compagnie – ou m'empêchaient de me sentir seul, ce qui revient au même. J'en rencontrai des quantités pendant le trajet jusqu'aux Samoa. Parmi les rares incidents de ma traversée entre Juan Fernandez et les Samoa, il y eut une collision évitée de peu avec une grande baleine qui se promenait distraitement au milieu de l'océan, la nuit, alors que j'étais dans ma cabine. Le bruit qu'elle fit en se retournant brusquement pour éviter mon bateau me propulsa sur le pont juste à temps pour recevoir la douche provoquée par le battement de son énorme queue. Elle était apparemment terrorisée. Elle se dirigea rapidement vers l'est, tandis que je continuai ma route à l'ouest. Peu après, je vis une autre baleine, sans doute la compagne de la première, qui nageait dans son sillage. Je n'en rencontrai pas d'autres pendant cette partie du voyage ; heureusement, car je n'y tenais pas du tout.

Des requins affamés venaient souvent rôder autour du *Spray* quand je passais près d'îles ou de récifs coralliens. Je m'autorisais la satisfaction de les tirer, comme j'aurais tiré un tigre. Les requins, après tout, sont des tigres

de mer. Je crois que rien n'est plus effrayant, dans l'esprit d'un marin, que l'idée d'une possible rencontre avec un requin affamé.

Il y avait toujours autour de moi une grande quantité d'oiseaux. De temps en temps, l'un d'eux se posait sur le mât pour examiner le *Spray*, s'étonnant sans doute de ses ailes bizarres, car il portait maintenant sa grand-voile de la Terre de Feu, constituée, tel le manteau de Joseph, de plusieurs morceaux. Les navires sont beaucoup plus rares qu'autrefois dans les mers du Sud. Je n'en vis pas un seul pendant toute ma traversée du Pacifique.

Mon régime, pendant ces longues périodes, se composait principalement de pommes de terre, de morue salée et de biscuits. J'avais toujours beaucoup de café, de thé, de sucre et de farine. Je transportais aussi une bonne quantité de pommes de terre, mais, avant d'arriver aux Samoa, je fus privé de ce luxe tant apprécié du marin. À la suite de ma rencontre avec le Yankee portugais Manuel Carozza lorsque j'étais à Juan Fernandez, je fus pratiquement dévalisé et me retrouvai sans pommes de terre au milieu de l'océan, ce dont je souffris beaucoup. Je me targuais d'être un commerçant accompli, mais ce Portugais des Açores, passé par New Bedford, en m'échangeant ses pommes de terre contre celles qui me venaient du *Columbia*, m'enleva toute raison de me vanter. Il voulait les miennes, me dit-il, pour « changer les semis ». Mais quand je repris la mer, je m'aperçus que les tubercules qu'il m'avait donnés étaient abîmés, immangeables et pleins de stries jaunes d'apparence repoussante. Je refermai le sac et pris celles qui restaient de mon ancien stock, me disant que plus tard, lorsque j'aurais réellement faim, les pommes de terre de l'île me paraîtraient meilleures. Trois semaines plus tard, quand j'ouvris de nouveau le sac, un million d'insectes ailés s'en échappèrent. Les pommes de terre de Manuel s'étaient transformées en mouches ! Je refermai promptement le sac et jetai le tout par-dessus bord. Manuel avait toujours sous la main une grosse récolte de pommes de terre pour attirer les baleiniers, friands de légumes frais. Il m'avait demandé de leur signaler les baleines que je pourrais rencontrer au large de Juan Fernandez. J'en vis, et des grosses, mais elles étaient loin de l'île. Prenant les choses du bon côté, comme disent les marins, je m'arrangeai au mieux avec les provisions que je possédais pour cette longue traversée du Pacifique. Je trouvais souvent de petits suppléments pour améliorer mon ordinaire. Au lieu de viande fraîche, j'avais du poisson frais, tout au moins dans les alizés, car les poissons volants, en passant par-dessus le bateau, tapaient dans les voiles et

tombaient sur le pont où j’en ramassais parfois deux ou trois, parfois une douzaine. Tous les matins, sauf quand la lune était pleine, j’en trouvais en abondance près des dalots sous le vent. Cela valait bien la viande en conserve.

Le 16 juillet vers midi, avec beaucoup d’attention, un peu d’habileté et un gros travail, le *Spray* mouilla à Apia, dans les îles Samoa. Mon bateau étant à l’ancre, j’installai le taud et, au lieu d’aller immédiatement à terre, je restai sur le pont jusque tard dans la soirée, écoutant avec ravissement les voix musicales des hommes et femmes samoans. Une pirogue conduite par trois jeunes femmes traversa le port et s’arrêta près du sloop. Un des membres de ce charmant équipage, me saluant de la naïve phrase indigène : *Talofa li !* (Amitiés à toi, chef !), me demanda : « Vous venez d’arriver ?

— Oui, répondis-je. Amitiés à vous !

— Vous êtes venu seul ?

— Oui, dis-je de nouveau.

— Je ne vous crois pas ! Vous aviez des compagnons, mais vous les avez mangés ! »

À cette boutade, les autres se mirent à rire.

« Et pourquoi êtes-vous venu de si loin ?

— Pour vous entendre chanter, répliquai-je.

— *Talofa li !* » crièrent-elles, et elles commencèrent à chanter.

Leurs voix harmonieuses remplissaient l’air du soir et me revenaient en écho, après avoir traversé le port jusqu’à la colline bordée de grands palmiers.

Peu après, six jeunes hommes arrivèrent dans la chaloupe du consul général des États-Unis, chantant au rythme de leurs avirons. Mon entrevue avec eux donna plus de résultats que ma conversation avec les demoiselles de la pirogue. Ils m’apportaient une invitation à dîner au consulat chez le général Churchill. On sentait la main d’une femme derrière les affaires du consulat d’Amérique aux Samoa. C’est Mme Churchill qui avait choisi l’équipage de la chaloupe du général, et elle avait veillé à ce qu’ils eussent de beaux uniformes et connaissent les vieilles chansons à ramer des Samoa ; chansons qu’elle-même, dès la première semaine de son séjour, chantait aussi bien qu’une indigène.

Le lendemain de bonne heure, par un temps splendide, Mme Robert Louis Stevenson vint à bord du *Spray* et m’invita à venir chez elle à Vailima le jour suivant. Je fus bien sûr très ému de me trouver, après toutes ces

journées d'aventure, face à cette charmante femme, veuve depuis peu de l'écrivain dont les œuvres m'avaient tenu compagnie pendant le voyage. Elle me regardait avec bonté et ses yeux étincelaient lorsque nous parlâmes de la mer. Je m'émerveillai de son expérience et des risques qu'elle avait courus. Elle me dit qu'elle avait voyagé en compagnie de son mari parmi les îles du Pacifique dans toutes sortes d'embarcations plus ou moins solides, et elle ajouta pensivement : « Nous avions les mêmes goûts… » Poursuivant sur ses voyages, elle m'offrit les quatre beaux volumes des *Instructions nautiques de la Méditerranée*, et écrivit sur la page de garde du premier : « Au CAPITAINE SLOCUM. Ces volumes ont été lus et relus bien souvent par mon mari, et je suis certaine qu'il serait heureux de les savoir entre les mains de l'un de ces voyageurs des mers qu'il estimait par-dessus tout. Fanny V. de G. Stevenson. »

Mme Stevenson me donna aussi un grand répertoire de l'océan Indien. Ce n'est pas sans un sentiment de crainte révérencieuse que je reçus ces livres, presque de la main même de Tusitala, « celui qui dort dans la forêt », surnom samoan de Stevenson. Aoele[1], le *Spray* chérira vos présents.

Le beau-fils du romancier, M. Lloyd Osbourne, m'accompagna à Vailima et me pria d'écrire mes lettres sur le vieux bureau de son beau-père. Je pensais qu'il serait présomptueux de faire une telle chose et me contentai d'entrer dans le hall, sur le plancher où l'écrivain, à la manière des Samoans, avait l'habitude de s'asseoir.

Un jour que nous passions par la rue principale d'Apia avec mes hôtes, pour nous rendre au *Spray*, Mme Stevenson à cheval, moi à pied à son côté, M. et Mme Osbourne suivant à bicyclette, nous nous trouvâmes soudain face à une extraordinaire procession d'indigènes à la tête de laquelle marchait un orchestre primitif. Fête ou funérailles, nous ne sûmes le dire. Les hommes les plus robustes portaient, à l'aide de perches, des ballots et paquets, contenant apparemment des tissus de *tapa*. La charge de l'une des perches, plus lourde et volumineuse que les autres, ne pouvait se deviner facilement. Ma curiosité était piquée, et j'aurais voulu savoir s'il s'agissait d'un cochon rôti ou de quelque chose de plus macabre. Je m'informai auprès de Mme Stevenson. « J'ignore, me répondit-elle, si c'est un mariage ou un enterrement. Quoi qu'il en soit, capitaine, je crois que notre place n'est pas avec eux. »

Le *Spray* étant mouillé dans la rade, il fallut, pour aller à bord, tous embarquer dans mon doris, qui venait d'être repeint d'un beau vert. Notre

poids le fit enfoncer dans l'eau jusqu'au plat-bord, et je dus manœuvrer très prudemment pour ne pas le voir couler sous la charge. L'aventure réjouit Mme Stevenson, qui se mit à chanter : « Ils ont pris la mer à bord d'un bateau vert… » Je compris alors ce qu'elle entendait, quand, parlant d'elle-même et de son mari, elle avait dit : « Nous avions les mêmes goûts… »

Plus je m'éloignais de la civilisation, moins j'entendais parler de ce qui était rentable ou pas. Mme Stevenson, en me parlant de mon voyage, ne me demanda pas une fois ce qu'il devait me rapporter. Lorsque j'arrivais dans un village des Samoa, le chef ne me demandait pas le prix du gin, ni combien je lui donnerais pour un porc rôti ; il disait avec pitié : « Dollar, dollar… l'homme blanc ne connaît que le dollar ! La *tapo* a préparé l'*ava* ; buvons et réjouissons-nous ! (La *tapo* était la jeune hôtesse du village ; en l'occurrence, c'était Taloa, la fille du chef.) Notre *taro* est excellent, mangeons ! Les fruits pendent aux arbres. Goûtons le jour qui passe. Pourquoi pleurer sur la fuite du temps ? Il y a encore des millions de jours à venir. Dans le soleil, le fruit de l'arbre à pain se dore, et la robe de Taloa est faite de feuilles de palmier. Notre maison, qui est agréable, ne coûte que la peine de la construire, et il n'y a pas de serrure à la porte. »

Alors que le temps passe ainsi dans les îles du Sud, nous, dans le Nord, devons lutter sans répit pour les moindres nécessités de la vie.

Pour se nourrir, les hommes n'ont qu'à tendre la main et cueillir ce que la nature leur offre. S'ils plantent un bananier, il leur suffit de veiller à ce que trop d'arbres ne poussent pas. Ils ont toutes les raisons d'aimer leur pays et de redouter la venue de l'homme blanc, car, une fois qu'ils seront attelés à la charrue, leur vie ne sera plus jamais un poème.

Le chef du village de Caini, un grand et digne Tonga, ne pouvait être approché qu'avec un interprète. Il était parfaitement naturel pour lui de s'enquérir de l'objet de ma visite, et je fus sincère quand je lui répondis que je m'étais arrêté aux Samoa pour admirer les beaux hommes et les belles jeunes femmes du pays. Après une pause interminable, le chef dit enfin : « Le capitaine a fait un grand voyage pour bien peu de choses… mais, ajouta-t-il, la *tapo* doit s'asseoir près du capitaine. » « *Yack* », dit Taloa, qui avait très vite appris à dire « *yes* ». Joignant le geste à la parole, elle vint près de moi et le reste de l'assistance s'assit en cercle sur des nattes. J'étais aussi captivé par l'éloquence du chef que par son bon sens. Il n'avait rien de pompeux ; c'est l'homme le moins prétentieux que j'aie rencontré durant mon voyage, et on aurait pourtant pu le prendre pour un érudit ou un

homme d'État. Quant à Taloa, sorte de reine de mai, et aux autres *tapo*, il faut, avant de les juger, bien connaître les coutumes de ces gens hospitaliers, afin de ne pas prendre pour une familiarité exagérée ce qui n'est que leur façon d'honorer leur hôte. Je fus heureux, au cours de tous mes voyages aux îles, de ne rien voir qui pût altérer l'idée que je me faisais de la vertu indigène.

À certains esprits indépendants, l'étiquette pointilleuse des Samoans peut sembler pénible. Par exemple, je découvris que, en buvant l'*ava* à la coupe commune, il fallait, avant d'y porter les lèvres, répandre quelques gouttes du breuvage par-dessus son épaule, en disant : « Que les dieux boivent ! » Quand le plat, taillé invariablement dans une noix de coco, était vide, il ne fallait pas le faire passer à la *tapo*, comme nous le ferions en pareil cas, mais lui lancer poliment à la volée au-dessus des nattes.

Je commis ma plus grosse erreur de savoir-vivre un jour que, monté sur un petit cheval, l'excellence de la route m'incita à prendre le trot au milieu d'un village. Je fus aussitôt hélé par un représentant du chef, qui, d'un air furieux, m'ordonna de m'arrêter. M'apercevant de ma faute, je demandai pardon par signes, ce que j'avais de mieux à faire, tout en ignorant la nature de l'offense commise. Mon interprète vint à mon secours, non sans avoir longuement palabré. La phrase par laquelle je fus interpellé peut se traduire ainsi : « Holà, toi, sur ton fringant coursier ! Ne sais-tu pas qu'il est défendu par la loi de chevaucher de la sorte dans le village de nos pères ? » Je présentai toutes les excuses que je pus, et mis pied à terre pour conduire mon cheval par la bride. Mais mon interprète m'apprit que j'avais commis un grave délit, et je dus encore m'excuser. On me fit comparaître devant un chef, et mon interprète, qui était rusé, expliqua que j'étais moi-même une sorte de grand chef, et que je ne pouvais être détenu, car j'étais en train de remplir une très délicate et importante mission. Quant à moi, je ne pus que dire que j'étais étranger et que je méritais d'être rôti, ce qui sembla faire plaisir au chef car il exhiba une magnifique et impressionnante rangée de dents. Il me laissa repartir.

Le chef des Tongas et sa famille de Caini me rendirent ma visite et m'apportèrent des présents consistant en étoffes de *tapa* et fruits. Taloa, la petite princesse, m'offrit une bouteille d'huile de coco « pour mes cheveux », ce qui pouvait être considéré comme arrivant trop tard.

Il m'était impossible de recevoir sur le *Spray* aussi royalement que le chef m'avait accueilli. Il m'avait donné tout ce que le pays pouvait offrir :

fruits, volailles, poissons et viandes, parmi lesquelles un porc entier rôti. Je disposai devant eux du porc bouilli, du bœuf salé, tout ce que j'avais à bord, et, dans la soirée, je les conduisis à un nouvel amusement installé en ville : une sorte de manège de chevaux de bois qu'ils appelaient « *kee-kee* », ce qui signifie « théâtre ». Par esprit de justice, ils arrachèrent les queues des chevaux, car les propriétaires du manège, deux Américains trop âpres au gain, je regrette de le dire, les bousculèrent sans cérémonie à la fin du premier tour, pour qu'ils laissent la place à d'autres clients. Je n'étais pas peu fier de mes amis tongas ; le chef, le plus beau de tous, portait une canne imposante. Quant au *kee-kee*, l'avidité de ses propriétaires le rendit si impopulaire que les représentants des trois grandes puissances, jugeant nécessaire de légiférer, adoptèrent une rigoureuse politique internationale instituant une taxe de 25 % sur les recettes. Ce fut considéré comme une magistrale mesure législative !

Les indigènes avaient l'habitude de venir visiter le *Spray* en montant à bord par-dessus les bossoirs, d'où ils pouvaient facilement accéder au pont. Pour retourner à terre, ils piquaient une tête de l'arrière et partaient à la nage. Rien n'était plus simple. Les indigènes, qui étaient pudiques, portaient des costumes de bain en *lava-lava*, un tissu local fabriqué à partir du mûrier. Ils ne firent jamais aucun mal au *Spray*. Dans l'éternel été des Samoa, leurs allées et venues apportaient chaque jour une note de gaieté et de pittoresque.

Un jour, les directrices du collège de Papauta, Miss Schultze et Miss Moore, vinrent à bord avec leurs quatre-vingt-dix-sept jeunes élèves. Elles étaient toutes habillées de blanc, portaient chacune une rose rouge, et, bien sûr, elles arrivèrent, dans des chaloupes et des pirogues, à la mode des pays froids. Il aurait été difficile de trouver plus joyeuse assemblée de jeunes filles. Dès qu'elles furent sur le pont, sur un signe de l'un des professeurs, elles entonnèrent *Die Wacht am Rhein*, que je n'avais encore jamais entendu. Puis elles crièrent toutes en chœur : « Maintenant, virons l'ancre, et en route ! » Mais je n'avais pas l'intention de quitter sitôt les Samoa. À leur départ du *Spray*, chacune de ces charmantes jeunes filles prit une branche de palmier, ou une pagaie, et elles ramèrent ainsi jusqu'à la terre. Elles auraient certainement pu y aller à la nage si elles n'avaient pas eu leurs robes de fête en mousseline.

Il n'était pas rare, à Apia, de voir une jeune femme nager en poussant devant elle une pirogue, amenant ainsi un visiteur au *Spray*. M. Trood,

ancien élève d’Eton, vint de cette manière me rendre visite, et s’exclama : « A-t-on jamais vu un roi transporté de cette façon ! » Puis, accordant ses actes à ses sentiments, il donna à la jeune fille de petites pièces d’argent, jusqu’à ce que les indigènes, sur la berge, poussent des cris d’envie. Un jour, ma propre pirogue, creusée dans un petit tronc d’arbre, se renversa sur moi ; elle fut promptement rétablie, et, avant que j’eusse pu reprendre ma respiration, plusieurs jolies nageuses l’avaient saisie et la remorquèrent jusqu’au *Spray*. Elles étaient six, trois de chaque côté, et je ne pouvais rien faire pour les arrêter. Une de ces charmantes sirènes, je m’en souviens, était une jeune Anglaise qui s’amusait encore plus que ses compagnes.

Chapitre XIII

Les rois des Samoa – Le souverain Malietoa – Adieu à mes amis de Vailima – Au sud des Fidji – Arrivée à Newcastle, Australie – Les yachts de Sydney – Chute sur le *Spray* – Le commodore Foy m'offre un jeu de voiles neuves – Vers Melbourne – Un requin d'importance – Changement de route – Pluie de sang – En Tasmanie.

À Apia, j'eus le plaisir de rencontrer M. A. Young, le père de feu la reine Margaret, qui régna sur Manua de 1891 à 1895. Son grand-père était un marin anglais qui épousa une princesse. M. Young était le dernier survivant de la famille, ses deux derniers enfants ayant péri sur un bateau de commerce qui a disparu corps et biens. M. Young, parfait gentleman, était chrétien, et sa fille Margaret possédait toutes les grâces d'une véritable *lady*. C'est avec peine que je lus plus tard dans les journaux un récit sensationnel de sa vie et de sa mort, écrit sans doute avec les meilleures intentions, mais qui ne reposait sur aucun fait réel. Et le titre même de l'article : « La reine Margaret de Manua est morte » n'était pas vraiment d'actualité en 1898, car la reine était morte déjà depuis trois ans.

Puisque j'étais en train de fraterniser avec la royauté, j'allai rendre visite au roi lui-même, Malietoa. C'était un grand souverain, et il touchait pas moins de quarante-cinq dollars par mois comme rémunération de ses fonctions, ainsi qu'il me le dit lui-même ; cette somme venait encore d'être augmentée, de sorte qu'il pouvait vivre en achetant les produits locaux, et ne plus être surnommé « Malietoa boîte de saumon » par des malappris. Lorsque, en compagnie de mon interprète, je franchis l'entrée du palais, le frère du roi, qui était vice-roi, se glissa derrière nous et resta assis là tandis que je racontais mon histoire à Malietoa. M. W., de New York, un gentleman qui s'intéressait aux œuvres missionnaires, m'avait chargé, lors

de mon départ, de le rappeler au bon souvenir du roi des « îles cannibales », entendant par-là d'autres îles que les Samoa. Malietoa, bien que son peuple n'eût pas mangé un seul missionnaire depuis cent ans, prit le message pour lui, et il parut tout à fait charmé d'entendre parler si directement de l'éditeur de la *Revue missionnaire* ; il me demanda de lui adresser ses compliments en retour. Puis Sa Majesté s'excusa un moment pendant que je parlais à sa fille, la belle Faamu-Sami, nom qui signifie « qui ferait flamber la mer » ; il réapparut bientôt dans l'uniforme complet de l'empereur de toutes les Allemagnes, Guillaume II lui-même. En effet, assez stupidement, je ne m'étais pas fait annoncer au préalable, de sorte que le roi n'avait pas eu le temps de revêtir sa tenue d'apparat. Quelques jours plus tard, j'allai dire adieu à Faamu-Sami, et vis alors le roi Malietoa pour la dernière fois.

De tous mes souvenirs de la plaisante ville d'Apia, le premier qui me revient en mémoire est celui de la petite école située juste derrière le café et la bibliothèque de la London Missionary Society. Mme Bell y enseignait l'anglais à une centaine d'enfants indigènes, garçons et filles. On n'aurait pu trouver nulle part ailleurs des enfants plus éveillés.

« Maintenant, les enfants, montrons au capitaine ce que nous savons sur le cap Horn qu'il a passé avec le *Spray* », dit Mme Bell lorsque j'allai lui rendre visite. Aussitôt, un gamin de neuf ou dix ans s'avança et lut, fort bien, la description que Basil Hall a faite du grand cap. Il recopia ensuite le morceau pour moi, d'une belle écriture.

En allant dire adieu à mes amis de Vailima, je rencontrai Mme Stevenson, coiffée de son grand chapeau de paille, et fis une promenade avec elle dans les environs. Des hommes défrichaient çà et là, et, à l'un d'entre eux, elle donna l'ordre de couper deux bambous pour le *Spray*, car il y en avait tout un bouquet, planté par elle quatre ans auparavant et qui faisait maintenant plus de dix-huit mètres de haut. Je les utilisai comme espars de rechange et l'un d'eux me servit beaucoup comme bout-dehors pendant mon voyage de retour. Il ne me restait plus qu'à boire l'*ava* avec toute la famille, puis je serais prêt à reprendre la mer. Cette cérémonie, très importante pour les Samoans, se déroula selon la mode indigène. Le son d'une conque marine nous fit savoir que le breuvage était prêt et, en réponse, tout le monde frappa dans ses mains. La réunion ayant lieu en l'honneur du *Spray*, c'est à moi que revenait le privilège de répandre en premier quelques gouttes par-dessus mon épaule ; mais, ayant oublié les paroles indigènes pour dire « Que les dieux boivent ! », je bredouillai

quelques mots en une langue qui aurait pu passer pour du russe ou du chinois. M. Osbourne déclara toutefois que j'étais maintenant un vrai Samoan. Puis, après avoir dit « *Tofah !* » à mes bons amis, qui vinrent tous souhaiter « bon voyage » au *Spray*, je virai l'ancre le 20 août 1896 et poursuivis ma route.

Le sentiment de solitude m'envahit dès que les îles disparurent à l'horizon. Pour me changer les idées, je fis force de voiles vers l'Australie, que je connaissais déjà, mais pendant de longs jours Vailima demeura dans mes rêves.

J'avais à peine paré les dernières îles que l'alizé, fraîchissant subitement, m'obligea à prendre tous mes ris, et, dès le premier jour, je parcourus une distance de cent quatre-vingt-quatre milles, dont quarante milles avec un courant favorable. Trouvant la mer mauvaise, je laissai porter et passai au nord des îles Horn et des Fidji, au lieu de passer au sud, comme j'en avais d'abord eu l'intention. Puis je redescendis à l'ouest de l'archipel. De là, je mis le cap droit sur la Nouvelle-Galles du Sud, en Australie, je passai au sud de la Nouvelle-Calédonie, et j'arrivai à Newcastle après une traversée de quarante-deux jours effectuée principalement dans des tempêtes et des coups de vent. Une bourrasque particulièrement violente, près de la Nouvelle-Calédonie, causa la perte du clipper américain *Patrician*, plus loin au sud. Plus près de la côte australienne, alors que je ne me rendais pas compte que la tempête fût si extraordinaire, un paquebot français qui ralliait la Nouvelle-Calédonie à Sydney dut lutter longtemps après avoir été rejeté loin de sa route et signala à son arrivée qu'il avait subi un terrible coup de temps. À des amis qui s'inquiétaient, le capitaine répondit : « Le *Spray* ? Nous l'avons aperçu au plus fort de la tempête, mais nous ne savons pas ce qu'il est devenu ! »

Le *Spray* allait fort bien. Il capeyait comme un canard, sous voilure réduite, et son pont était tout à fait sec, alors que les passagers du vapeur, je l'appris plus tard, avaient de l'eau jusqu'aux genoux dans le salon. Quand leur bateau arriva à Sydney, ils donnèrent au capitaine une bourse d'or pour le remercier de son énergie et de sa science nautique qui lui avaient permis de les ramener au port sains et saufs. Le capitaine du *Spray* n'eut rien de semblable. Dans cette tempête, j'aperçus les Seal Rocks, où le vapeur *Catherton* s'était abîmé peu de temps auparavant, causant la mort de nombreuses personnes. Je restai longtemps par le travers de ces rochers, tirant bord sur bord, et réussis enfin à passer.

J’arrivai à Newcastle par très gros temps. C’était la mauvaise saison. Le pilote du gouvernement, le capitaine Cumming, vint me chercher à l’entrée du port et me remorqua jusqu’à un mouillage sûr. Beaucoup de visiteurs vinrent à bord, en tête desquels le consul des États-Unis, M. Brown. Rien n’était trop bon pour le *Spray*. Je fus exonéré de tous les droits et frais et, après quelques jours de repos, un remorqueur me conduisit au large ; je longeai la côte jusqu’à Sydney, où j’arrivai le lendemain, 10 octobre 1896.

Je passai la nuit dans une baie abritée près de Manly, et la chaloupe de la police du port de Sydney vint à ma rencontre pour me remorquer jusqu’au mouillage. Les policiers en profitèrent pour fouiller dans mes vieux carnets de notes, qui semblaient vivement les intéresser. Rien n’échappe à la vigilance de la police de la Nouvelle-Galles du Sud, dont la réputation s’étend dans le monde entier. Ils pensaient que je pourrais leur donner des informations utiles, et ils furent les premiers à venir me trouver. Quelqu’un prétendit même qu’ils venaient m’arrêter !

L’été approchant, le port de Sydney était rempli de yachts. Quelques-uns venaient voir mon vieux bateau et lui tournaient autour, à Schelcote, où je mouillai pour quelques jours. À Sydney, j’étais de nouveau au milieu d’amis. Le *Spray* resta plusieurs semaines dans le grand port et reçut la visite de beaucoup de personnes agréables. Les officiers de l’*Orlando* vinrent fréquemment me voir, accompagnés de leurs amis. Le capitaine Fischer, commandant, arriva un jour avec un groupe de jeunes femmes de la ville et plusieurs de ses officiers, alors qu’il pleuvait à seaux. Je n’avais jamais vu de pluie aussi forte, même en Australie. Mais ils étaient là pour s’amuser et la pluie, si drue fût-elle, ne pouvait refroidir leur bonne humeur. Par malchance, un jeune gentleman, vêtu de l’uniforme d’un très grand yacht-club avec des boutons dorés en quantité suffisante pour le faire couler s’il tombait à l’eau, courant pour se mettre à l’abri, trébucha et tomba les quatre fers en l’air dans un tonneau plein d’eau que je venais de réparer ; comme il était de petite taille, il y disparut complètement et était presque noyé quand on le retira. C’est le seul accident de personne, à ma connaissance, qui se soit produit sur le *Spray* pendant tout mon voyage. Ce jeune homme étant venu me voir pour me présenter des compliments, l’aventure était d’autant plus embarrassante. Son club avait décidé que le *Spray* ne pouvait pas être officiellement reconnu, car il n’appartenait à aucun yacht-club américain ; il était donc pour moi extrêmement ennuyeux

et étrange d’avoir capturé un de ses membres dans un tonneau, alors que je ne pratiquais pas normalement la pêche au plaisancier.

Le bateau typique de Sydney est un sloop maniable, large et très voilé, mais il n’est pas rare de le voir chavirer car il porte les voiles comme un Viking. Je vis dans la baie de Sydney toutes sortes d’embarcations, depuis la chaloupe à vapeur et le cotre jusqu’à de tout petits sloops et des canots de promenade. Tout le monde ici possédait un bateau. Celui qui n’avait pas les moyens d’en acheter le construisait lui-même et en était généralement très fier. Le *Spray* abandonna à Sydney son habit de Joseph, sa grand-voile fuégienne, et, voilé à neuf grâce à la générosité du commodore Foy, il devint la mascotte de l’« Escadron Volant » de la baie de Johnston le jour où les circumnavigateurs du port de Sydney coururent leur régate annuelle. Ils le reconnaissaient comme appartenant en lui-même à un club dont j’étais l’unique membre et l’accueillirent sans autre formalité.

Le temps passa vite en Australie et on était le 6 décembre 1896 quand je repris la mer. Mon intention était de doubler le cap Leeuwin et de commencer mon voyage de retour vers les États-Unis en me dirigeant d’abord vers l’île Maurice ; je longeai donc la côte pour gagner le détroit de Bass.

Il y a peu à dire sur cette partie du voyage, si ce n’est qu’il y eut des vents variables, des bourrasques violentes et une mer très grosse. Le 12 décembre, cependant, fut exceptionnellement beau, avec une petite brise de nord-est. Très tôt dans la matinée, le *Spray* passa Twofold Bay, puis le cap Bundooro, par mer belle, tout près de la côte. Le phare du cap salua le *Spray* en envoyant son pavillon, et des enfants, au balcon d’un cottage, agitèrent des mouchoirs quand je passai à leur hauteur. Il y avait peu de monde sur le rivage mais la scène était joyeuse. Je voyais des décorations de verdure disposées en l’honneur du prochain Noël. Je saluai ceux qui me regardaient passer d’un « joyeux Noël ! » et je les entendis me répondre : « À vous aussi ! »

Après le cap Bundooro, je doublai l’île Cliff, dans le détroit de Bass, et échangeai des signaux avec les gardiens du phare. Le vent hurlait et la mer brisait sur les rochers.

Quelques jours après, le 17 décembre, le *Spray* se dirigea vers le promontoire Wilson, toujours à la recherche d’un abri. Le gardien du phare, M. Clark, vint à bord et me donna des instructions pour atteindre Waterloo Bay, à trois milles sous le vent. Je m’y rendis immédiatement et trouvai un

bon mouillage, au fond d’une baie de sable bien protégée des vents d’ouest et du nord.

Là étaient également mouillés le ketch *Secret*, un bateau de pêche, et le *Mary*, de Sydney, un vapeur baleinier. Le capitaine du *Mary* était un génie, un génie australien qui plus est, et un malin. Les hommes de son équipage, tous anciens ouvriers d’une scierie de la côte, n’avaient jamais vu de baleine de leur vie ; mais comme tous les Australiens, ils étaient marins dans l’âme et leur capitaine leur avait dit qu’il n’était pas plus difficile de tuer une baleine qu’un lapin. Ils le crurent, et c’est ce qui comptait. Par chance, la première qu’ils aperçurent au cours de leur croisière, une redoutable baleine à bosse, fut tuée en un éclair par le capitaine Young, commandant du *Mary*, d’un seul coup de harpon. Ils la remorquèrent jusqu’à Sydney, où elle fut exposée. Les hommes du *Mary* ne s’intéressaient plus qu’aux baleines, et ils passaient leur temps à recueillir du combustible pour entreprendre une autre campagne au large de la Tasmanie. Lorsque le mot « baleine » parvenait à leurs oreilles, leurs yeux brillaient d’excitation.

Nous passâmes trois jours dans le calme de la baie, à écouter le vent qui soufflait. Pendant ce temps, le capitaine Young et moi-même explorions la rive, visitant des mines abandonnées et cherchant de l’or.

Nos bateaux se séparèrent le matin de l’appareillage, chacun s’envolant de son côté, comme deux oiseaux de mer. Pendant plusieurs jours, le vent souffla modérément et, grâce au beau temps, le *Spray* arriva devant Melbourne le 22 décembre. Il fut remorqué jusqu’au port par le *Racer*.

Je passai Noël au mouillage, dans la rivière Yarrow, et perdis là un peu de temps car je dus rester à Saint-Kilda pendant près d’un mois.

Le *Spray* n’avait payé aucun frais de port en Australie ni en aucun autre endroit, sauf à Pernambuco ; mais à Melbourne, la douane vint mettre le nez dans ses affaires et lui réclama des droits : six pence par tonne brute. Le receveur perçut six shillings et six pence, ne déduisant rien pour la fraction jusqu’à 13 tonnes, ma jauge brute étant exactement de 12,70 tonnes. Je me rattrapai en faisant payer six pence à chaque visiteur venant à bord. Quand je constatai un ralentissement des affaires, j’allai au large harponner un requin et l’exposai moyennant encore six pence. Le requin, une femelle de trois mètres quatre-vingts de long, portait une progéniture de vingt-six petits requins, mesurant tous au moins soixante centimètres de long. Une fente faite au couteau dans le ventre de la mère les libéra, et je les mis dans un

canot plein d'eau où ils survécurent toute une journée. Moins d'une heure après avoir installé le monstre sur mon pont, j'avais largement récupéré et même dépassé le montant des droits qu'on m'avait réclamés. Alors j'embauchai un brave Irlandais, Tom Howard, qui connaissait fort bien les requins et était capable de répondre longuement aux questions des visiteurs. Lorsque je ne pouvais pas fournir les renseignements qu'on me demandait, j'avais recours à lui.

Un matin, en revenant de la banque où j'étais allé déposer de l'argent, je trouvai Howard au milieu d'une foule très attentive, en train de décrire d'extravagantes mœurs de requins, mœurs fantaisistes surgies de son imagination. C'était très attractif ; tout le monde voulait voir le spectacle offert aussi bien par le requin que par Howard. Mais en raison de l'enthousiasme exagéré de ce dernier, je décidai de me passer de ses services. Les bénéfices de mon exploitation, ajoutés au prix de vente du suif embarqué dans le détroit de Magellan, et dont j'avais vendu le reste à un fabricant de savon allemand, aux Samoa, m'avaient mis en fonds.

Le 24 janvier 1897 trouva le *Spray* derrière le remorqueur *Racer*, quittant Hobson Bay après un charmant séjour à Melbourne et Saint-Kilda, séjour qui avait été prolongé par une série de vents de sud-ouest menaçant de ne jamais finir.

Pendant les mois d'été – en décembre, janvier, février et parfois mars – les vents d'est règnent dans le détroit de Bass et au cap Leeuwin ; mais à cause d'une grande quantité de glaces flottantes venant de l'Antarctique, tout était bouleversé et le mauvais temps s'était installé à tel point que je jugeai impossible de poursuivre ma route. Alors, au lieu de doubler le cap Leeuwin dans le froid et la tempête, je décidai de passer mon temps plus agréablement et d'aller attendre en Tasmanie la saison des vents favorables ; je me dirigerais ensuite vers le détroit de Torres, par la Grande Barrière de récifs, route que j'avais décidé finalement de suivre. Cet itinéraire me permettrait de profiter des anticyclones australs et de mettre le pied sur le rivage de la Tasmanie, autour de laquelle j'avais navigué autrefois.

Je mentionnerai aussi que, pendant mon séjour à Melbourne, j'avais vu un de ces orages extraordinaires appelés « pluies de sang », qui ne s'était pas produit en Australie depuis des années. Le « sang » est causé par une sorte de fine poussière rouge brique apportée par les vents du désert. Une pluie d'orage passant à travers cette poussière la transforme en boue

rougeâtre ; il en tomba une telle quantité que j’en recueillis un plein seau sur la tente du *Spray* ; et quand le vent se mit à souffler si violemment que je dus rentrer la tente, les voiles serrées, qui n’étaient plus protégées, furent complètement maculées.

Ces phénomènes de pluies de boue, bien connus des savants, ne sont pas rares sur les côtes d’Afrique. Emportées au large, elles atteignent fréquemment les bateaux, comme cela arriva au *Spray* au tout début de son voyage. Les marins ne les regardent plus avec une crainte superstitieuse, mais nos crédules frères terriens crient toujours « pluie de sang ! » aux premières gouttes de cette boue effrayante.

La mer était dure au large de Port Phillip Heads, quand le *Spray* entra dans la baie d’Hobson ; elle était plus dure encore quand il en sortit, mais, sous voiles et loin de la terre, je trouvai bientôt un temps plus favorable. Il ne me fallut que quelques heures pour traverser le détroit et atteindre la Tasmanie car le vent soufflait avec force. J’emportai avec moi le requin de Saint-Kilda bien bourré de paille, et je l’offris au Pr. Porter, conservateur du Victoria Museum de Launceston. Pendant longtemps, on a pu y voir le requin de Saint-Kilda. Hélas, les braves habitants du lieu, quand ils reçurent les journaux illustrés avec les photos de mon requin, entrèrent dans une fureur folle et les jetèrent au feu ; car, Saint-Kilda étant une station balnéaire, l’idée qu’on eût pu y prendre un requin aurait pu avoir pour eux un fâcheux retentissement. Cela n’empêcha pas la réussite de ma petite exposition zoologique.

À Launceston, le *Spray* mouilla sur la plage, près d’une petite jetée, alors que la tempête qui soufflait dans le même sens que la marée avait rendu la mer plus haute que d’habitude. Il resta là bien tranquillement, avec autour de lui à peine assez d’eau pour se mouiller les pieds, jusqu’au moment de repartir. Pour le remettre à flot, il fallut creuser sous la quille. Comme il était là en sécurité, je le confiais à trois enfants pendant que je partais en excursion dans les collines, parmi les mousses et les fougères, me reposant et reprenant des forces pour ma prochaine traversée. Mon bateau était bien gardé. Chaque fois que je rentrais à bord, je constatais que le pont avait été soigneusement lavé ; l’un des enfants, fille d’un de mes voisins de l’autre côté de la route, se tenait à la coupée pour recevoir les visiteurs, pendant que les autres, frère et sœur, vendaient « pour le compte du bord » des curiosités maritimes qu’ils avaient trouvées dans la cargaison. C’était un équipage charmant et enthousiaste, et les curieux venaient de loin pour les

entendre raconter l’histoire du voyage et décrire les monstres des profondeurs « tués par le *Captain* ». Il me suffisait de m’absenter pour passer pour un vrai héros ; cela me convenait parfaitement et j’étais heureux de me promener dans les forêts et le long des torrents.

Chapitre XIV

Un cadeau – Sur les côtes de Tasmanie – Première conférence – D'abondantes provisions – Inspection de sécurité pour le *Spray* – Sydney – En route vers le détroit de Torres – Trois amateurs en perdition – Des amis australiens – Les dangers de la mer de corail.

Le 1er février 1897, en rentrant à mon bateau, je trouvai cette lettre :

> « Une dame envoie à M. Slocum le billet de cinq livres ci-joint, en témoignage de l'admiration que lui inspire son courage, qui lui fait traverser les vastes mers sur un si petit bateau, tout seul, sans aucune présence amie pour lui venir en aide quand le danger menace. Que le succès soit avec vous. »

À ce jour, je ne sais toujours pas qui m'écrivit, ni à qui je dois ce généreux don. Il était si aimablement présenté que je ne pouvais pas le refuser, mais je me promis d'en faire un usage charitable à la première occasion, ce que je fis avant de quitter l'Australie.

La saison favorable pour contourner l'Australie par le nord étant encore loin, je me rendis dans d'autres ports de Tasmanie, où il fait beau toute l'année, à commencer par Beauty Point, près de Beaconsfield et des grandes mines d'or australiennes, que je visitai. Je vis sortir de ces mines de grandes quantités de roches grises sans intérêt, que l'on broyait et réduisait en poudre à l'aide de centaines de pilons. On me dit qu'il y avait de l'or là-dedans, et je le crus sur parole.

Je me souviens de Beauty Point pour ses forêts ombragées et sa route à travers les hauts eucalyptus. Pendant mon séjour, le gouverneur de la Nouvelle-Galles du Sud, Lord Hampden, vint en promenade, accompagné de sa famille, à bord d'un yacht à vapeur. Bien sûr, le *Spray*, mouillé près de la cale, le salua de son pavillon, et sans doute n'avait-on jamais vu dans ces

eaux la bannière étoilée flotter sur une embarcation aussi insignifiante. Néanmoins, le gouverneur et son équipage semblaient connaître le *Spray* et comprendre le pourquoi de ce drapeau. Aussi, lorsque j'entendis Son Excellence dire : « Présentez-moi au capitaine », ou « Présentez-moi le capitaine », peu importe, je me trouvai immédiatement en présence d'un gentleman et ami que mon voyage intéressait au plus haut point. Mais la personne qui s'y intéressait le plus, même plus que le gouverneur lui-même, était sa fille, l'honorable Margaret. En me quittant, Lord et Lady Hampden me donnèrent rendez-vous, avec le *Spray*, à l'Exposition de Paris en 1900. « Si nous sommes encore en vie », dirent-ils, et j'ajoutai intérieurement : « Sauf fortunes de mer… »

De Beauty Spoint, le *Spray* visita Georgetown, près de l'embouchure de la rivière Tamar. Cette petite colonie, qui ne dépassa jamais la taille d'un hameau, marque l'endroit où pour la première fois des Blancs débarquèrent en Tasmanie.

Considérant que j'avais déjà vu une bonne partie du monde, et trouvant ici des personnes disposées à s'intéresser à mon aventure, je donnai, dans une petite salle, ma première conférence. Un piano avait été prêté par un voisin, et le bruit qu'il fit me facilita grandement la tâche. Un comédien ambulant chanta des chansons militaires comiques. Les visiteurs vinrent de fort loin et la recette se monta à trois livres sterling. La propriétaire de la salle, une charmante dame écossaise, ne voulut rien accepter pour la location, aussi cette conférence fut-elle un succès.

De ce petit endroit tranquille, je voguai vers Davenport, ville prospère située sur la rivière Mersey, à quelques heures vers l'ouest, et qui est en passe de devenir le port le plus important de Tasmanie. De grands vapeurs viennent y chercher des produits fermiers, et le capitaine du port, M. Murray, me dit que le *Spray* était le premier bateau battant pavillon américain à s'y arrêter. Cet événement fut consigné dans les annales du port, et pour cette raison, le *Spray* fut particulièrement fêté et put se reposer, confortablement à l'ancre, sous son taud qui le couvrait de la proue à la poupe.

Depuis la maison du magistrat, le *Spray* fut salué aussi bien à son arrivée qu'à son départ par le drapeau britannique, et son hôtesse, la bonne Mme Aikenhead, me donna des confitures et des gelées de toutes sortes, préparées avec des fruits de son jardin ; il y en avait une quantité suffisante pour tout mon voyage de retour, et même plus. Mme Wood, plus loin sur le

port, m’offrit des bouteilles de liqueur de framboise. Là, plus que partout ailleurs, je me trouvais au pays du bon accueil. Mme Powel m’envoya du chutney « comme on le prépare aux Indes ». Les poissons et le gibier abondaient ; on entendait en permanence glousser des dindons. De Pardo, village situé à l’intérieur des terres, je reçus un énorme fromage. Et tout le monde me demandait : « De quoi vivez-vous ? Qu’est-ce que vous mangez ? »

J’étais émerveillé par la beauté du paysage, par les grandes fougères indigènes, malheureusement en voie de disparition, par les épaisses forêts à flanc de coteaux. J’eus le bonheur de rencontrer un homme qui tentait de représenter par l’art les beautés de son pays. Il me donna des reproductions de ses œuvres, ainsi que plusieurs originaux, pour les montrer à mes amis.

Un autre gentleman me chargea de faire l’éloge de la Tasmanie en tous lieux et en toute occasion. C’était le Dr Mac Call. Il me donna de précieux conseils pour mes conférences. Ce n’est pas sans appréhension que j’avais accepté de paraître en public et je peux dire que seule l’indulgence d’un auditoire sympathique me permit de mener ma barque oratoire sans naufrage. Peu après ma première conférence, le docteur vint me féliciter. Comme bien souvent dans ce que j’entreprenais, je m’étais lancé avec impétuosité, sans trop réfléchir. « Écoutez, me dit-il, la timidité est un signe d’intelligence ; plus l’homme est intelligent, plus il met de temps à maîtriser cette affliction ; et, ajouta-t-il pensivement, vous y arriverez. » Je dois reconnaître que je ne suis pas encore complètement guéri.

Le *Spray* fut mis en cale à Devonport et soigneusement examiné de haut en bas ; il fut déclaré absolument exempt de tarets destructeurs, bref parfaitement sain. Cependant, pour le protéger quand même des ravages de ces mollusques, je passai sur la carène une couche de peinture au cuivre, car je devais traverser la mer de Corail et la mer d’Arafura avant de pouvoir à nouveau radouber le bateau. Je pris toutes les précautions possibles pour me garder de tout danger prévisible. Mais ce n’est pas sans regrets que je voyais arriver le moment de quitter ce charmant pays. Si jamais j’avais dû abandonner mon voyage, c’est là que je l’aurais fait. Mais comme il n’y avait pas ici de poste intéressant pour moi, je levai l’ancre le 16 avril 1897 et repris la mer.

L’été était terminé ; l’hiver revenait du sud, amenant des vents favorables pour faire route au nord. Un avant-goût de vent d’hiver me fit doubler le cap Howe et continua jusqu’à Bundooro, que je doublai le lendemain.

C’était une bonne navigation, et mon voyage de retour débutait bien. Mes vieux amis de Bundooro, rencontrés à Noël, vinrent échanger des signaux avec moi lorsque je doublai leur cap pour la seconde fois, par mer calme, et passant très près de la terre, comme à mon arrivée.

Le temps fut beau, avec un ciel clair jusqu’à Sydney, où je mouillai le 22 avril 1897, à Watson’s Bay, près des pointes, par huit brasses d’eau. Le port, depuis cet endroit jusqu’à Parramatta, et au-delà de la rivière, était animé plus que jamais par des yachts et des bateaux de toutes sortes. C’était un spectacle que l’on n’aurait pu trouver dans aucun autre endroit au monde.

Quelques jours après, la baie était balayée par la tempête et seuls les gros navires pouvaient sortir. J’étais alors dans un hôtel de la rive, soignant une névralgie que j’avais attrapée sur la grève, et je regardais, de ma fenêtre, un grand vapeur en train de doubler la pointe, lorsqu’un employé fit irruption dans ma chambre en criant que le *Spray* venait d’être abordé. Je sortis précipitamment et appris que c’était le lourd navire que je venais de voir qui était la cause de l’accident. Je vis cependant qu’aucun dommage n’avait été causé à mon bateau, si ce n’est la perte d’une ancre et d’une touée de chaîne qui, sous la violence du choc, s’était rompue. Mais je n’eus finalement pas à me plaindre car le capitaine, après l’abordage, prit le *Spray* en remorque jusqu’au port, puis le fit ramener à son mouillage dans la baie par un officier et trois matelots. Il m’envoya aussi un mot aimable, me promettant de me dédommager des avaries occasionnées. Mais il fallait voir les embardées que faisait le *Spray* en traversant la baie avec un étranger à sa barre ! Son ami le capitaine de la *Pinta* n’aurait jamais fait un tel travail de débutant ! Mais à mon grand soulagement, ils réussirent à le mouiller convenablement, et ma névralgie me quitta, ou fut oubliée ! Le capitaine du vapeur, en vrai marin qu’il était, tint sa promesse, et son agent, M. Collishaw, me remit le lendemain le prix de l’ancre et de la chaîne perdue, avec un petit supplément pour le préjudice moral. Je me souviens qu’il m’avait offert douze livres mais mon nombre porte-bonheur étant le 13, nous tombâmes d’accord sur treize livres, pour solde de tout compte.

Je repartis le 9 mai par une grosse brise de sud-ouest qui m’amena rondement à Port Stevens. Là, le vent tomba un peu, puis se releva, mais en sens contraire. Le temps était beau et se maintint ainsi pendant plusieurs jours, ce qui me sembla nouveau, après les mauvaises conditions atmosphériques que j’avais connues ces derniers mois en Australie.

Possédant une série complète de cartes de l'Amirauté pour la côte et la Grande Barrière de récifs, je me sentais tranquille. Le capitaine Fischer, qui avait navigué dans les passes de la Grande Barrière à bord de l'*Orlando*, m'avait conseillé de suivre cette route, et je ne regrettai pas de l'avoir écouté.

J'eus pendant quelques jours un vent debout modéré et doublai ainsi Port Stevens, Seal Rocks et le cap Hawk. Ces points étaient bien présents dans ma mémoire depuis que j'avais tant peiné pour les doubler quelques mois auparavant, alors que je me dirigeais vers le sud. Mais maintenant, avec à bord une bonne quantité de livres, je lisais nuit et jour, ne quittant cette agréable occupation que pour changer d'amures ou pour me reposer et dormir, pendant que le *Spray* dévorait les milles. J'essayai de comparer mon état avec celui des circumnavigateurs qui suivirent exactement la route que j'avais prise à partir des îles du Cap-Vert, mais il n'y avait pas de comparaison possible entre eux et moi. Leurs voyages romantiques ou périlleux, pour ceux qui avaient échappé aux pires souffrances ou à la mort, ne faisaient pas partie de mon expérience alors que je voguais seul autour du monde. En somme, je ne rencontrais que des circonstances heureuses, si bien que mes aventures étaient tout à fait prosaïques et dépourvues de pittoresque.

Le 13 mai, je venais de terminer une histoire des plus intéressantes sur le voyage des vieux bateaux malheureux, et me trouvais près de Port Macquarie, lorsque j'aperçus un élégant bateau moderne en détresse, mouillé près de la côte. Mettant en panne près de lui, je vis que c'était le cotre *Akbar* (le nom officiel n'a pas à être mentionné ici) qui avait quitté Watson's Bay trois jours avant le *Spray*, et qui avait eu des ennuis. Rien d'étonnant à cela. C'était exactement l'histoire de bébés lâchés dans une forêt, ou de papillons s'aventurant au-dessus de la mer. Le propriétaire, qui en était à son premier voyage en mer, portait un splendide pantalon de toile de voiles. Le capitaine, reconnaissable à son énorme casquette de plaisancier, était, avant de prendre le commandement de l'*Akbar*, un baleinier du Murrumbidgee, une petite rivière australienne où on ne verra jamais de baleines. L'officier de navigation, pauvre garçon, était sourd comme un pot et se tenait raide et immobile comme un piquet. Ces trois drôles composaient l'équipage. Aucun d'eux n'en savait plus sur la mer qu'un nouveau-né n'en sait sur l'univers. À ce qu'ils me dirent, ils se

dirigeaient vers la Nouvelle-Guinée. Peut-être serait-ce aussi bien que ces novices ne soient jamais parvenus à destination.

Le propriétaire, que j'avais rencontré avant mon départ, voulait se mesurer avec le pauvre vieux *Spray* jusqu'à l'île Thursday. Naturellement, je n'acceptai pas ce défi, prétextant que les chances n'étaient pas égales entre un vieux marin seul sur un bateau grossièrement construit et trois jeunes yachtmen à bord d'un clipper ; en outre, je ne voulais à aucun prix courir une régate dans la mer de Corail.

« Ho, du *Spray* ! crièrent-ils en chœur. Que croyez-vous que va faire le vent ? Est-ce que ça va souffler ? Vous ne pensez pas qu'on devrait se retourner pour nous regréer ? »

Je pensai : Si jamais vous retournez, ne vous regréez surtout pas ! Mais je répondis :

« Envoyez-moi un bout, et je vous remorquerai jusqu'au prochain port. Mais si vous tenez à la vie, surtout ne doublez pas le cap Hawk, car dans le Sud, c'est l'hiver ! »

Ils voulaient rejoindre Newcastle sous une voile de fortune car leur grand-voile avait été enlevée, ainsi que le tape-cul. Les manœuvres courantes, rompues, pendaient çà et là. En un mot, l'*Akbar* était une épave.

« Virez l'ancre, criai-je, virez ! Je vous remorquerai jusqu'à Port Macquarie, à douze milles dans le Nord !

— Non ! répondit le propriétaire. Nous voulons retourner à Newcastle. Nous l'avons manqué en arrivant, nous n'avons pas vu le feu ; mais de peu, cependant ! » Il cria cela très fort pour que je pusse l'entendre distinctement, mais un peu plus près que nécessaire, me sembla-t-il, de l'oreille de l'officier de navigation. J'essayai de nouveau de les persuader de me laisser les remorquer jusqu'à un port de refuge tout proche. Cela ne leur aurait coûté que de lever leur ancre et m'envoyer un bout, leur affirmai-je, mais ils déclinèrent ma proposition, par pure ignorance de ce qu'il y avait à faire.

« Combien de fond avez-vous ? demandai-je.

— Savons pas ! Nous avons perdu notre sonde. Toute notre chaîne est filée ! Nous avons sondé avec l'ancre !

— Envoyez-moi votre canot, alors, et je vous donnerai une sonde.

— Nous avons aussi perdu notre canot ! crièrent-ils tous les trois.

— Alors, remerciez Dieu de ne pas vous être perdus vous-mêmes ! » Puis : « Adieu ! » – c'est tout ce que je trouvai à dire.

Le service offert par le *Spray* aurait pu sauver leur bateau.

« Signalez, hurlèrent-ils comme je remettais en route, signalez que nos voiles ont été arrachées, mais que cela ne fait rien, nous n'avons pas peur !

— Alors, à la grâce de Dieu ! »

J'avais promis de les signaler et le fis à la première occasion : le lendemain, je rencontrai le vapeur *Sherman* allant au sud, et je lui parlai du yacht en détresse, disant que ce serait un acte de pure humanité que de le remorquer loin de son mouillage dangereux, le long d'une côte exposée.

Si l'*Akbar* ne se fit pas remorquer, ce ne fut certainement pas par manque de fonds pour payer la note, car le propriétaire venait d'hériter de quelques centaines de livres et les avait sur lui. Il se rendait en Nouvelle-Guinée pour voir s'il ne pourrait pas y acheter des terres. J'entendis parler du yacht dix-huit jours après, le 31 mai, quand j'atteignis Cooktown, sur la rivière Endeavour, où je trouvai ces nouvelles : « 31 mai. Le yacht *Akbar*, allant de Sydney en Nouvelle-Guinée avec trois hommes à bord, s'est perdu à Crescent Head. L'équipage est sauf. »

Il leur avait quand même fallu plusieurs jours pour perdre leur bateau.

Après avoir rencontré l'*Akba*r en perdition, puis le *Sherman*, le voyage fut sans histoire pendant de longs jours, excepté l'épisode agréable du 16 mai, où je communiquai par signaux avec les habitants de South Solitary Island, triste montagne pierreuse dans l'océan, au large de la côte de la Nouvelle-Galles du Sud, par 30° 12' de latitude sud.

« Qui êtes-vous ? » demandèrent-ils quand je fus par le travers. En réponse, j'arborai la bannière étoilée. Leur signal fut immédiatement remplacé par le drapeau britannique, avec lequel ils me saluèrent chaleureusement. J'en déduisis qu'ils avaient reconnu mon bateau et qu'ils connaissaient son histoire, car ils ne me posèrent aucune question. Ils ne me demandèrent même pas si « le voyage paierait », mais m'envoyèrent ce message amical : « Nous vous souhaitons un agréable voyage » ; ce qui, à ce moment précis, était le cas.

Le 19 mai, le *Spray*, passant par Tweed River, échangea des signaux avec Danger Point, dont les habitants semblaient s'inquiéter de mon état de santé, car ils demandèrent si tout l'équipage se portait bien, ce à quoi je pus répondre par l'affirmative.

Le lendemain, le *Spray* doubla Great Sandy Cape, et, événement toujours remarquable dans un voyage maritime, il entra dans les alizés, qui l'accompagnèrent dès lors pendant plusieurs milliers de milles, sans cesser

de souffler, sauf à de rares moments, avec une force allant d'un coup de vent modéré à une belle brise d'été.

Au sommet du cap se trouve un beau phare visible à vingt-sept milles. Après l'avoir doublé, je mis le cap sur le feu « Lady Elliott », situé sur une île, telle une sentinelle à l'entrée de la Grande Barrière. Les poètes ont souvent chanté les phares et les feux. Mais un poète a-t-il jamais vu, par nuit noire, un feu attendu surgir subitement au milieu d'une mer de corail ? Si oui, il connaît le sens de ce qu'il chante.

Le *Spray* avait navigué dans l'incertitude, sans doute au milieu d'un courant. Presque fou d'anxiété, je finis par prendre la barre et j'allais faire cap au large lorsque le feu jaillit tout à coup de l'horizon, droit devant. Excalibur ! cria l'équipage, et je continuai joyeusement ma route. Le *Spray* était maintenant en eau abritée et calme, pour la première fois depuis Gibraltar, et cela me changeait de la houle du Pacifique, le mal nommé.

L'océan Pacifique n'est sans doute, dans l'ensemble, pas plus terrible que les autres, mais il n'est pas plus *pacifique*, sauf de nom. Il peut parfois être assez sauvage. J'ai connu un écrivain qui, après avoir écrit des choses magnifiques sur la mer, traversa un jour une tempête dans le Pacifique et en fut totalement transformé. Mais où serait la poésie de la mer sans les lames farouches ? Au moins, le *Spray* se trouvait maintenant dans la mer de Corail. La mer elle-même y est calme et tranquille, mais les coraux sont durs, aigus et dangereux. Je m'en remettais à la grâce du Créateur de tous les récifs, ce qui ne m'empêchait pas de faire une veille attentive.

Voici la Grande Barrière de récifs, voici ses eaux délicatement colorées et parsemées d'îles ravissantes ! Tout au long de ma route, je remarquai de nombreux endroits bien abrités. Le 24 mai, le sloop, ayant fait cent dix milles par jour depuis Danger Point, embouqua la passe Whitsunday et navigua toute la nuit parmi les îles. Quand le soleil se leva le lendemain matin, je regardai derrière moi et regrettai d'être passé là dans l'obscurité, tant le paysage, dans le lointain, était varié et admirable.

Chapitre XV

Arrivée à Port Denison – Une conférence – Souvenirs du capitaine Cook – Soirée de bienfaisance à Cooktown – Rencontre avec un récif de corail – Au large des îles – Un pêcheur de perles américain – Jours de fête à l'île Thursday – Un nouveau pavillon – L'île Booby – Dans l'océan Indien – L'île Christmas.

Le 26 mai au matin, j'étais près de l'île de Gloucester et je mouillai le soir à Port Denison, où se trouve, sur une colline, la jolie petite ville de Bowen, future station balnéaire et climatique du Queensland. La campagne tout autour resplendissait de santé.

Le port était facile d'approche, vaste et sûr, avec un fond d'excellente tenue. Bowen était calme et tranquille lorsque j'arrivai. Le second soir, les braves gens qui avaient une heure à perdre vinrent à l'École d'art où je devais parler de mon voyage. C'était un événement, et il fut dûment annoncé dans les journaux locaux, le *Nully-Nully* et le *Boomerang* ; dans l'un, le jour précédent, dans l'autre, le jour même. Mais cela importait peu à l'éditeur, et à moi aussi, d'ailleurs. De plus, des prospectus avaient été distribués et le meilleur crieur de toute l'Australie avait été embauché. Mais j'aurais volontiers fait subir le supplice de la cale au malheureux quand il vint à la porte du petit hôtel où je dînais en compagnie de mes futurs auditeurs et qu'avec sa cloche et ses hurlements diaboliques, il fit un fracas à réveiller un mort au sujet du voyage du *Spray* de Boston à Bowen, « les deux moyeux des roues de la Création », comme l'écrira ensuite le *Boomerang*.

M. Myles, juge, capitaine de port, gouverneur, banquier, etc.., me présenta à l'assistance. Pourquoi ? C'est ce que je ne compris jamais, à moins que ce ne fût à dessein, pour m'embarrasser par une vaine ostentation

et m’empoisonner l’existence, car j’avais fait la connaissance de tous les habitants de la ville bien avant la fin de ma première journée à terre. Leurs noms m’étaient déjà familiers et tous savaient qui j’étais. Néanmoins, M. Myles parlait bien et j’essayai de le convaincre de donner les explications pendant que moi-même je montrerais les vues ; mais il refusa. Je dois dire que ma conférence était illustrée par un stéréoscope. Les vues étaient bonnes, mais la lanterne, achetée pour à peine trente shillings, ne valait rien et n’était éclairée que par une lampe à huile.

Je partis tôt le lendemain matin, avant la sortie des journaux, pensant que c’était la meilleure chose à faire. J’appris plus tard qu’ils avaient chacun publié une colonne élogieuse sur la « conférence », avec en outre un mot aimable pour le crieur public.

De Port Denison, le sloop courut vent arrière, dans l’alizé, ne s’arrêtant ni le jour ni la nuit, jusqu’à ce qu’il eût atteint Cooktown, sur la rivière Endeavor, où il arriva le lundi 31 mai 1897, par un furieux coup de vent rencontré le jour même à cinquante milles de là. À cette latitude se trouve en quelque sorte l’épine dorsale des alizés, qui soufflent parfois avec une grande violence à Cooktown.

On m’avait recommandé de naviguer très prudemment pour trouver ma route à travers les rochers. L’officier anglais expérimenté qui m’avait conseillé cette route dans la Grande Barrière de récifs m’écrivit que l’*Orlando* y avait navigué nuit et jour, mais que moi, seul sur mon voilier, je risquais de perdre mon bateau si j’essayais d’en faire autant.

Entre nous, il n’aurait pas été facile d’y trouver un mouillage chaque soir. De plus, j’avais espéré en avoir terminé avec le travail pénible d’un appareillage quotidien depuis que j’avais quitté le détroit de Magellan, et mes excellentes cartes de l’Amirauté britannique rendaient possible une navigation continue. En réalité, avec la bonne brise et le temps clair de la saison, il était plus facile de suivre sa route dans la Grande Barrière que sur les boulevards d’une grande ville, et c’était moins dangereux ! Mais, à ceux qui voudraient entreprendre ce voyage, je conseillerais ou bien de surveiller attentivement les récifs nuit et jour, ou bien de rester tranquillement à terre.

Les quotidiens de Cooktown écrivirent le lendemain de mon arrivée : « Le *Spray* est arrivé au port, filant comme un grand oiseau, et il était extraordinaire de ne voir qu’un seul homme à la manœuvre… » Le *Spray* faisait de son mieux, en effet, car la nuit était proche et il voulait atteindre son perchoir avant l’obscurité complète.

Je longeai tous les bateaux mouillés dans le port et jetai l'ancre au coucher du soleil, presque par le travers du monument au capitaine Cook. Le lendemain, j'allai à terre pour réjouir mes yeux des pierres que le grand navigateur avait vues, car j'étais là sur une terre consacrée par un célèbre marin. Mais à Cooktown, on se demandait quel était le lieu exact où son vaisseau, l'*Endeavor*, s'était arrêté pour effectuer des réparations lors de son mémorable voyage autour du monde. Certains prétendaient que ce n'était pas du tout à l'endroit où s'élevait le monument. Un matin, j'assistai à une discussion à ce sujet, et une jeune femme qui se trouvait là se tourna vers moi comme si j'étais une autorité reconnue en matière nautique, pour me demander flatteusement mon avis. Eh bien, je ne voyais aucune raison pour que le capitaine Cook, s'il avait eu l'idée de réparer son bateau à l'intérieur des terres, n'eût pas creusé un canal jusqu'à l'endroit précis où se trouve maintenant le monument, à condition toutefois qu'il eût eu une drague et qu'il eût ensuite fait combler le canal. Car le capitaine Cook pouvait pratiquement tout faire, et personne n'a jamais dit qu'il n'avait pas de drague avec lui. La jeune femme sembla se ranger à mon opinion, et, poursuivant l'histoire du grand voyageur, me demanda si j'avais vu, un peu plus loin, l'endroit où il avait été assassiné. Cette question me coupa le souffle mais un écolier à l'air éveillé me tira d'embarras et s'empressa de fournir spontanément le renseignement demandé : « Le capitaine Cook n'a pas été tué ici, m'dame, il est mort en Afrique, il a été mangé par un lion. »

Mon passage à Cooktown me rappela de tristes souvenirs. En 1866, le vieux vapeur *Soushay*, allant de Batavia à Sydney, s'y arrêta au prétexte de déposer des lettres, mais en réalité pour prendre des médicaments destinés à combattre le scorbut. J'étais à son bord, terrassé par la fièvre, de sorte que je ne pus voir la ville que trente et un ans après, lorsque j'y revins avec le *Spray*. Pendant mon séjour, j'assistai à l'arrivée dans ce port des mineurs revenant de Nouvelle-Guinée, épuisés et mourants, tristes épaves. Beaucoup étaient morts en route et avaient été jetés à la mer. Il aurait fallu avoir le cœur bien dur, à la vue de ces malheureux, pour ne pas essayer de faire quelque chose pour eux. La sympathie de tous allait vers eux mais la petite ville avait déjà tant fait que ses fonds de bienfaisance commençaient à s'épuiser. Je pensais à tout cela, et le cadeau de la dame de Tasmanie me revint en mémoire. Je m'étais promis de garder cet argent comme un dépôt, mais je m'aperçus, à mon grand embarras, que je l'avais dépensé. Cependant, les braves gens de Cooktown désiraient vivement entendre des

histoires de mer et savoir quel régime suivait l'équipage du *Spray* quand la maladie se déclarait à bord. On mit donc la petite église presbytérienne, sur la colline, à ma disposition pour une conférence. Tout le monde parla et le succès fut énorme. Le juge Chester présidait, et cela seul était un gage de réussite. C'est lui qui avait annexé la Nouvelle-Guinée à l'Angleterre. « Pendant que j'y étais, me dit-il, j'ai tout annexé ! » Il racontait l'histoire avec humour et d'une façon particulièrement agréable pour l'oreille d'un vieux voyageur. Mais par la suite, ajouta-t-il, les Allemands firent tant de bruit autour de cette affaire qu'on leur donna un morceau de l'immense territoire.

J'étais maintenant redevable auprès des mineurs de Cooktown qui m'avaient permis de contribuer à une bonne œuvre, et toute la ville devait au juge Chester d'avoir passé une agréable soirée. Les choses étant ainsi, j'appareillai le 6 juin 1897, continuant ma route vers le nord.

Arrivé dans la soirée du 7 à un mouillage accueillant, je m'y arrêtai par le travers du bateau-phare de Claremont. Ce fut la seule fois pendant tout mon voyage dans la Grande Barrière de récifs que le *Spray* jeta l'ancre, excepté à Port Denison et Endeavor River. La nuit qui suivit, le 8 juin, je regrettai amèrement, pendant un instant, de n'avoir pas mouillé avant la nuit, comme j'aurais facilement pu le faire, à l'abri d'un récif de corail. Le *Spray* venait juste de doubler le bateau-phare du M-Reef, et, le laissant rouler et tanguer derrière lui, il filait à toute vitesse quand il heurta le M-Reef lui-même, à son extrémité nord, là où je m'attendais à voir une balise. Le sloop pivota rapidement sur sa quille et passa de l'autre côté du récif, si rapidement que j'eus à peine le temps de comprendre ce qui se passait. Il n'y avait pas de balise, ou plutôt, je n'en vis pas. Je ne pris pas le temps de la chercher, après le choc, et cela n'avait d'ailleurs aucune importance.

De là, je fis route sur le cap Greenville. Je contemplais les vilains rochers qui parsemaient le fond de l'eau, en réfléchissant que la lettre *M* était la treizième lettre de l'alphabet, et que le 13, comme je l'avais remarqué depuis des années, était toujours mon nombre de chance. Les indigènes du cap Greenville sont de vrais sauvages, et on m'avait conseillé de les éviter. Aussi, depuis le M-Reef, je me dirigeai vers l'extérieur des îles qui sont au large du cap. Je doublai Home Island, en face de Greenville, aux environs de minuit, et poursuivis ma route vers l'ouest. Peu après, je croisai un vapeur allant dans le sud. Il avançait lentement dans l'obscurité et son épaisse fumée noire assombrissait encore la nuit.

De Home Island, je me dirigeai sur Sunday Island, et, lorsque cette dernière fut par le travers, je serrai de la toile, car je ne voulais pas arriver à Bird Island avant le jour ; en effet, la brise était fraîche, et les îles étaient basses et environnées de dangers.

Le mercredi 9 juin à l'aube, Bird Island était droit devant, à deux milles et demi, ce qui me semblait assez proche. Un fort courant poussait le sloop. Je me félicitai d'avoir diminué ma voilure en temps opportun. C'est là que je rencontrai la première et unique pirogue australienne du voyage. Elle venait du continent, et, avec un chiffon de voile, se dirigeait vers l'île.

Le matin, je trouvai sur le pont un poisson long et mince qui avait sauté à bord pendant la nuit. Il arrivait à point pour mon petit-déjeuner. Il n'était pas plus gros qu'un hareng, à quoi il ressemblait beaucoup, mais en trois fois plus long, ce qui me convenait très bien, car je raffole du hareng frais. Une grande quantité d'oiseaux de mer m'accompagnèrent durant cette journée, qui fut l'une des plus belles que Dieu ait faites. Le *Spray*, tanguant sur de petites lames, entra dans Albany Pass au moment où le soleil disparaissait à l'ouest, derrière les collines australiennes.

À sept heures et demie du soir, le *Spray* vint mouiller dans une petite anse du continent, près du bateau d'un pêcheur de perles, le *Tarawa*, à l'ancre également. Depuis son pont, le capitaine me dirigea vers un mouillage. Puis il vint aussitôt à bord pour me serrer la main. Le *Tarawa* était un bateau californien, et son commandant, le capitaine Jones, était américain.

Le lendemain matin, celui-ci m'apporta deux paires de coquilles de nacre, les plus parfaites que j'aie jamais vues. C'était probablement les plus belles qu'il possédait car Jones avait un cœur d'or. Il m'assura que si je restais encore quelques heures, nous aurions la visite de quelques amis habitant Somerset, tout près de là. Un membre de l'équipage qui triait des coquilles sur le pont approuva les paroles du capitaine, commençant sa phrase par le classique « je suppose… ». Le second « supposa » aussi. Et en effet, les amis vinrent, comme le lieutenant et le cuisinier l'avaient également « supposé ».

Il s'agissait de M. Jardine, éleveur, et de sa famille. Mme Jardine était la nièce du roi Malietoa et la cousine de la belle Faamu-Sami (« qui fait flamber la mer »), qui visita le *Spray* à Apia. M. Jardine était un beau spécimen de la race écossaise. Avec sa petite famille, il vivait heureux dans

ce pays retiré, où il avait accumulé tout ce qui peut rendre la vie confortable.

Le *Tarawa* ayant été construit en Amérique, je comprenais pourquoi tout le monde à son bord employait constamment l'expression « je suppose ». Pourtant, étrangement, le capitaine, qui était le seul Américain de l'équipage, ne « supposait » jamais.

Après une agréable conversation et après avoir salué l'équipage du *Tarawa* ainsi que M. et Mme Jardine, je virai l'ancre et mis le cap sur l'île Thursday, maintenant bien en vue au milieu du détroit de Torres. J'y arrivai peu après midi et y restai jusqu'au 24 juin. Comme j'étais le seul représentant américain du port, cette halte était impérative car le 22 juin était le jour du jubilé de la reine. Ces deux jours de relâche me servirent, comme disent les marins, à « donner du mou ».

Je passai là un très bon moment. M. Douglas, l'administrateur résident, m'emmena faire une croisière dans les îles du détroit de Torres à bord de son vapeur. Comme il s'agissait d'une expédition scientifique conduite par le Pr. Mason Bailey, botaniste, nous allâmes jusqu'aux îles Friday et Saturday, où j'acquis quelques notions de botanique. Miss Bailey, la fille du professeur, me parla de plantes indigènes aux noms interminables. Le 22 fut un grand jour, car, pour fêter dignement le jubilé, M. Douglas avait amené d'Australie quatre cents guerriers indigènes avec femmes et enfants, pour donner une couleur locale à la cérémonie. Car, à Thursday, on ne fait pas les choses à moitié. La fête indigène remporta un succès considérable. Elle eut lieu le soir, et les acteurs, peints de façon fantastique, dansèrent et gambadèrent devant un grand feu. Certains étaient maquillés et peints comme des animaux, parmi lesquels des émeus et des kangourous. Un des sauvages bondissait comme une grenouille ; plusieurs avaient peint sur leur corps un squelette humain et avançaient d'un air menaçant, la lance à la main, prêts à frapper un ennemi imaginaire. Le kangourou dansait avec une grâce remarquable. Tous s'accompagnaient de musique, vocale ou instrumentale ; les instruments, si j'ose dire, étaient constitués de petits morceaux de bois qu'ils frappaient l'un contre l'autre ou d'os plats qu'ils entrechoquaient dans la paume de leur main, produisant un bruit sourd. Le spectacle était à la fois amusant, pittoresque et hideux.

Les guerriers que je rencontrai dans le Queensland étaient pour la plupart souples et bien bâtis, mais leurs traits étaient repoussants, et les femmes, si cela est possible, avaient été encore plus défavorisées par la nature.

Je remarquai que, le jour du jubilé, aucun pavillon étranger n'avait été arboré sur la résidence de l'administrateur, si ce n'est le drapeau américain qui flottait là, et un peu partout, en compagnie du drapeau britannique. Je le fis remarquer à M. Douglas et le remerciai de ce compliment fait à mon pays.

« Oh ! me répondit-il, c'est une affaire de famille, nous ne considérons pas la bannière étoilée comme un drapeau étranger ! »

Bien sûr, le *Spray* avait arboré le grand pavois et hissé l'Union Jack, tout comme son propre pavillon, aussi haut que possible.

Le 24 juin, le *Spray*, bien paré, appareilla pour son long voyage dans l'océan Indien. Au moment de quitter l'île, M. Douglas lui offrit un pavillon. Le *Spray* avait alors passé tous les dangers de la mer de Corail et du détroit de Torres, ce qui n'était pas rien. Ce qui restait à faire n'était plus que de la navigation ordinaire, en ligne droite. L'alizé soufflait avec une bonne force, et je pouvais compter sur lui au moins jusqu'à Madagascar et peut-être plus loin, car la saison n'était pas très avancée.

Je ne voulais pas arriver au large du cap de Bonne-Espérance avant le milieu de l'été, or, l'hiver commençait seulement. Je m'étais déjà trouvé au large de ce cap en juillet, qui est le plein hiver dans l'hémisphère Sud. Le grand navire que je commandais alors subit plusieurs ouragans et en souffrit beaucoup. Je ne souhaitais pas rencontrer d'autres tempêtes d'hiver. Ce n'est pas que je les craignais plus à bord du *Spray* qu'à bord d'un navire, mais j'ai toujours préféré, autant que possible, le beau temps. Il est vrai que l'on peut rencontrer en toutes saisons de grosses tempêtes près du cap de Bonne-Espérance ; mais l'été, elles sont moins fortes et durent moins longtemps. Ainsi, j'avais du temps devant moi, et je pouvais me permettre de rester un peu dans les îles que j'allais rencontrer sur mon chemin ; je me dirigeai vers les îles Keeling, un atoll distant de deux mille sept cents milles. Partant de Booby Island de bonne heure, je décidai d'aller reconnaître l'île Timor, une île montagneuse qui se trouvait sur ma route.

J'avais déjà vu Booby Island une fois ; j'étais à bord du *Soushay*, terrassé par la fièvre, mais lorsqu'on doubla Booby Island, je me sentis assez d'énergie pour me traîner sur le pont et jeter un coup d'œil à l'île. Même si cela devait me coûter la vie, je voulais la voir. À l'époque, chaque navire passant à proximité allait déposer des provisions dans une caverne de l'île, pour les marins naufragés. Le capitaine Air, commandant du *Soushay*, un excellent homme, envoya une embarcation porter sa contribution à

l’approvisionnement. Les vivres furent débarqués sans encombre et le canot rapporta une douzaine de lettres laissées par des baleiniers, dans ce bureau de poste improvisé, avec une mention priant le premier navire de les faire parvenir à destination. Cet étonnant service postal a fonctionné pendant de longues années. Certaines des lettres prises en charge par notre canot étaient adressées à New Bedford, certaines à Fairhaven, Massachussetts.

Aujourd’hui, il y a un phare sur Booby Island et des communications postales régulières avec le reste du monde. La magnifique incertitude à laquelle on abandonnait autrefois les lettres appartient maintenant au passé.

Je ne débarquai pas dans la petite île mais échangeai des signaux avec le gardien du phare. Poursuivant sa route, le sloop pénétra dans la mer d’Arafura et vogua pendant plusieurs jours sur des étendues aux reflets blancs, verts ou pourpres. J’eus la bonne fortune d’entrer dans la mer d’Arafura au dernier quartier de la lune, ce qui me permit, pendant les nuits sombres, de contempler toute la splendeur des eaux phosphorescentes. La mer, là où le sloop la dérangeait, semblait tout en feu, à tel point que je pouvais distinguer grâce à sa lueur le moindre objet sur le pont ; mon sillage était comme un chemin flamboyant.

Le 25 juin, le *Spray* avait déjà paré tous les dangers et naviguait sur une mer calme, gardant sa route comme auparavant, mais à une vitesse plus réduite. Je me servis du foc fait à Juan Fernandez et l’utilisai comme spinnaker grâce au bambou que m’avait donné Mme Stevenson à Samoa. Ce spinnaker joua parfaitement son rôle.

Plusieurs pigeons, allant d’Australie vers les îles, passèrent au-dessus du *Spray*. Je vis d’autres oiseaux, plus petits, suivant la route inverse. Au début de ma navigation dans la mer d’Arafura, par petits fonds, de nombreux serpents de mer sautaient et ondulaient dans les vagues. Puis, lorsque la profondeur augmenta, ils disparurent. Je n’en vis aucun dans l’océan, là où l’eau est bleue.

Par beau temps, je n’avais pas grand-chose à faire et j’en profitais pour lire et me reposer des fatigues du cap Horn, qui n’étaient pas encore oubliées, et avant celles qui m’attendaient au cap de Bonne-Espérance. Mon journal de bord portait chaque jour à peu près les mêmes indications ; par exemple : « 26 juin – Dans la matinée, temps à grains, puis bonne brise bien établie. Route parcourue à midi (au loch) : 130 milles. Dérive (correction soustractive) : 10, soit 120 milles. Courant (correction additive) : 10, soit

130 milles. Latitude par observation méridienne : 10° 23’ sud. Longitude : voir carte. »

Il n’y avait pas là matière à un important travail intellectuel. Le 27 juin, on peut lire : « Aujourd’hui, trouvé un poisson volant sur le pont ; frit au beurre. 133 milles au loch. Dérive et courant à peu près égaux, de sens contraire, donc s’annulent. Latitude par observation méridienne : 10° 25’ sud. »

Pendant plusieurs jours, le *Spray* fit de l’ouest par 10° 25’ de latitude sud, droit comme un *i*. S’il s’en écartait un peu de jour ou de nuit, ce qui est toujours possible, chaque midi, il était revenu à la même latitude. Le plus compliqué était donc de déterminer la longitude. Mon horloge en fer-blanc, mon seul chronomètre, avait perdu sa grande aiguille et ne m’indiquait que les heures, ce qui me semblait bien suffisant pour de si longues routes.

Le 2 juillet, j’aperçus dans le nord la grande île de Timor. Le lendemain, j’étais en vue de Dana Island, et le soir, la brise m’apporta les lourds parfums tropicaux de la côte.

Le 11, alors que le *Spray* naviguait tout dessus, y compris le spinnaker, l’île Christmas apparut à un quart par tribord devant. Avant la nuit, elle était par le travers, à deux milles et demi. La surface de l’île paraissait légèrement arrondie, sa plus grande hauteur étant au centre. Ses contours faisaient penser à la forme d’un poisson, et la longue houle de l’océan venait briser à ses flancs, comme sur un monstre marin endormi. Ses proportions étaient celles d’une baleine, et lorsque le sloop fut à la hauteur de sa tête, je remarquai que chaque vague brisant à l’extrémité projetait un jet d’écume par un trou du rocher, comme par un évent, donnant au monstre l’apparence de la vie.

Il y avait longtemps que je n’avais pas vu cette île, mais je me souvenais encore très bien de mon admiration pour le capitaine du navire à bord duquel je me trouvais, lorsqu’un matin il cria de la dunette : « Montez là, vous, avec une paire d’yeux, et regardez l’île Christmas ! » En effet, l’île était là, mais visible seulement du haut du mât de cacatois. Le capitaine avait vu juste ! Le second, terreur de nous autres matelots, en fut pénétré d’admiration pour son capitaine. Je me souviens que, en arrivant à Hong Kong lors de ce voyage, une lettre m’attendait. Je restai plusieurs heures dans le canot avec le capitaine, alors qu’il avait ma lettre sur lui. Mais jamais il n’aurait lui-même remis une lettre à un matelot ! Surtout pas à un simple matelot ! En arrivant à bord, il la donna au second ; le second la

donna au lieutenant, et ce dernier la posa sur le cabestan, où je pus enfin la prendre !

Chapitre XVI

De la nécessité de naviguer avec précision – Trois heures à la barre en vingt-trois jours – Arrivée aux îles Keeling – Un curieux chapitre d'histoire – Chaleureux accueil des enfants de l'île – Grand nettoyage et peinture du *Spray* – Une bénédiction contre un pot de confiture – Au paradis des Keeling – Grande aventure dans un petit bateau – Vers Rodriguez – On me prend pour l'Antéchrist – Le gouverneur calme les craintes de ses administrés – Conférence – Un couvent dans les collines.

Je n'étais plus qu'à cinq cent cinquante milles des îles Keeling. Mais même pour ce court trajet, il me fallait naviguer avec beaucoup d'attention et bien tenir ma route, pour ne pas risquer de manquer l'atoll.

Le 12 juillet, à quelques centaines de milles au sud-ouest de l'île Christmas, je vis des nuages apportés par le contre-alizé, très haut au-dessus des vents réguliers, qui, eux mollirent pendant qu'une houle de sud-ouest plus forte que d'habitude se faisait sentir. Sans doute une tempête d'hiver régnait-elle au large du cap de Bonne-Espérance. Aussi, je gouvernai un peu plus au vent, estimant que ce changement de courant risquait de me faire dériver de vingt milles par jour environ. Mon chiffre n'était pas exagéré, car, en naviguant ainsi, j'arrivai droit sur les îles Keeling. La première preuve que la terre n'était pas loin fut, un matin, la visite d'une sterne blanche qui voleta un moment autour du bateau, l'examinant avec attention, puis piqua vers l'ouest d'un air affairé. Les habitants appellent la sterne le « pilote des Keeling ». Un peu plus tard, je rencontrai une grande quantité d'oiseaux de mer pêchant et se disputant leurs prises. Je montai dans la mâture et, arrivé à mi-mât, j'aperçus droit devant des cocotiers semblant sortir de l'eau. Je m'attendais à cela, pourtant ce spectacle eut sur moi l'effet d'une décharge électrique. Je me laissai glisser à bas du mât,

tremblant d’une étrange émotion, et, incapable de résister aux sentiments qui m’agitaient, je m’assis sur le pont et m’y abandonnai. Certaines personnes à terre, dans le confort de leur salon, pourraient me taxer de faiblesse, mais je parle là d’un voyage en solitaire.

Je ne touchai pas la barre pendant toute la traversée, et le courant m’amena exactement en face de l’entrée du lagon. On n’aurait pas fait mieux dans la marine ! Je pris alors la barre, bordai les voiles et menai le *Spray* au port, où je mouillai à trois heures et demie de l’après-midi, le 17 juillet 1897, vingt-trois jours après mon départ de l’île Thursday. La distance à vol d’oiseau était de deux mille sept cents milles. Un vrai voyage transatlantique ! La navigation avait été délicieuse. Pendant ces vingt-trois jours, je n’avais pas tenu la barre plus de trois heures, y compris le temps passé à tirer des bords dans le port de Keeling. J’avais amarré la barre et je l’avais laissée faire. Le vent pouvait venir de l’arrière ou de travers, le *Spray* tenait toujours sa route. Jamais au cours du voyage je n’avais navigué avec une telle précision[1].

Les îles Keeling sont, selon l’amiral Fitzroy, situées entre 11° 50’ et 12° 12’ de latitude sud, et entre 96° 51’ et 96° 58’ de longitude est. Elles furent découvertes en 1608-1609 par le capitaine William Keeling alors au service de la Compagnie des Indes. Le groupe sud-est est composé de sept ou huit îles et îlots disséminés sur l’atoll qui, d’après ce qu’on sait des massifs coralliens, serait le squelette d’une île future. Le Nord n’a pas de port, n’est que rarement visité, et n’a aucun intérêt particulier. Les Keeling du Sud constituent un étrange petit monde avec sa propre histoire romanesque. Elles ont d’abord été visitées par hasard, par les épaves de navires détruits par des ouragans, par des troncs d’arbres qui dérivaient d’Australie, ou par des bateaux malchanceux, et enfin par l’homme. Même un rocher pris dans les racines d’un arbre à la dérive est un jour parvenu jusqu’aux Keeling.

Après leur découverte par le capitaine Keeling, le premier visiteur important fut le capitaine John Clunis-Ross, qui y aborda en 1814 avec son navire, le *Borneo*, se rendant aux Indes. Le capitaine Ross revint deux ans après avec sa femme, sa famille, sa belle-mère, Mme Dymoke, et huit matelots, pour prendre possession des îles. Mais il y trouva un certain Alexander Hare qui l’avait précédé et avait choisi le petit atoll pour y installer son harem de femmes malaises, ramenées d’Afrique. Par la plus extraordinaire coïncidence, c’est le propre frère du capitaine Ross qui avait

transporté jusqu'aux îles Hare et ses femmes, en ignorant que John Ross avait l'intention de s'établir là. Ainsi, Hare occupait l'atoll et n'avait nullement l'intention de céder sa place aux nouveaux arrivants.

Mais, lors de sa première visite, Ross avait planté le drapeau anglais sur l'îlot Horsburg, et des lambeaux flottaient encore à la brise. Aussi les matelots amenés par Ross commencèrent-ils sur-le-champ l'invasion du lieu pour en prendre possession, îles et femmes. Les quarante femmes commandées par un seul homme ne firent pas le poids face à huit solides matelots[2].

Une époque difficile s'ouvrit alors pour Hare. Ross et lui ne pouvaient entretenir de bonnes relations de voisinage. Les îles étaient trop petites et trop proches pour ces caractères radicalement différents. Hare était immensément riche et aurait pu mener à Londres une existence fastueuse ; mais il avait été gouverneur d'une colonie sauvage à Bornéo et n'aurait pas supporté d'être enfermé dans une vie civilisée et insipide. Aussi se cramponnait-il à l'atoll avec ses quarante femmes, reculant peu à peu devant Ross et son équipage, jusqu'au jour où il se retrouva, avec son harem, sur une île appelée depuis l'île Prison et où, comme Barbe Bleue, il enferma ses femmes dans un château. Entre les îles, le chenal était étroit, l'eau peu profonde, et les huit matelots écossais avaient de grandes bottes. Le cas de Hare était désespéré. Il essaya d'arranger les choses en offrant du rhum et des vivres, mais cela ne fit qu'aggraver la situation. Le jour qui suivit la première fête de Saint-André célébrée sur l'île, Hare, qui ne parlait plus au capitaine, lui envoya le billet suivant : « Mon cher Ross, j'espérais, en envoyant du rhum et des cochons rôtis à vos marins, qu'ils se tiendraient à l'écart de mon jardin. » En réponse, le capitaine, brûlant d'indignation, cria, du centre de l'île où il se trouvait : « Hé, là-bas, sur l'île Prison ! Vous croyez qu'on achète un marin avec du rhum et du cochon rôti ? » Hare dit plus tard qu'on avait dû entendre les vociférations du capitaine jusqu'à Java.

Les femmes finirent par déserter l'île Prison et se placèrent sous la protection de Ross. Quant à Hare, il partit pour Batavia, où il trouva la mort.

Ma première impression en débarquant fut que l'infanticide n'avait pas atteint les îles Keeling. « Tous les enfants sont venus vous souhaiter la bienvenue », expliqua M. Ross en en voyant une centaine sur la jetée, de tous âges et de toutes tailles. Les indigènes étaient d'un naturel timide mais

ils ne manquaient jamais de saluer les personnes qui passaient devant chez eux. De leurs voix musicales, ils demandaient : « Vous allez vous promener ? » ; il fallait répondre : « Voulez-vous venir avec moi ? »

Longtemps après mon arrivée, les enfants regardaient toujours le bateau de l'homme solitaire avec crainte et suspicion. Plusieurs années auparavant, un indigène s'était noyé et on disait qu'il avait été transformé en Blanc et revenait aux îles dans le sloop. Pendant des jours, tous mes mouvements furent surveillés de près. On s'intéressait particulièrement à ma nourriture. Un jour, après avoir passé la carène du *Spray* au goudron, je prenais mon repas que j'avais agrémenté d'un pot de confiture de mûres, lorsque j'entendis un bruit de galopade. Un petit groupe d'enfants s'enfuyait à toutes jambes en criant : « Le capitaine mange du goudron ! » Mais ils s'aperçurent bientôt que ce goudron-là était délicieux et que j'en avais une quantité. Un autre jour, pendant que j'étalais ma confiture sur un biscuit de mer pour l'offrir à un petit garçon à l'air éveillé, je les entendis murmurer : « Chut, chut ! », car ils avaient remarqué que je m'étais blessé à la main et ils voulaient dire par là que j'avais été mordu par un requin. À partir de ce moment-là, ils me prirent pour un héros et je n'avais pas assez de doigts pour tous les enfants qui voulaient s'y accrocher et m'accompagner. Avant cela, lorsque je leur tendais la main en disant « viens ! », ils se sauvaient jusqu'à la maison la plus proche en criant : *Dingin !* (il fait froid ! ou *Ujan !* (il va pleuvoir !). Mais maintenant, il était admis que je n'étais pas la réincarnation du Nègre perdu en mer, et j'étais toujours environné d'amis, qu'il plût ou non.

Le lendemain, quand j'essayai de déhaler le sloop, je me rendis compte qu'il était bloqué par le sable ; les enfants se mirent à battre des mains en m'expliquant qu'un crabe le retenait par la quille. La petite Ophélia, âgée de dix ou douze ans, écrivit sur mon livre de bord :

Cent hommes vinrent au guindeau
De toute leur force, yeo ho !
Le câble se casse en deux
Le bateau ne bouge pas
Car, enfants, apprenez la chose étrange
La quille était tenue par un énorme crabe !

Quoi qu'il en soit, il fut décidé que le prêtre musulman Sama Emim, contre un pot de confiture, demanderait à Mahomet de bénir mon voyage et d'obliger le crabe à lâcher prise, ce qu'il fit en effet, et à la marée suivante, le sloop flottait.

Le 22 juillet, l'*Iphigenia* arriva avec à son bord le juge Andrew Leech et des magistrats en tournée d'inspection dans les établissements du détroit, dont dépendaient les îles Keeling. Ils venaient recevoir les plaintes et trancher les différends, si toutefois il y en avait. Ils trouvèrent le *Spray* à terre, amarré à un cocotier. Mais ils n'eurent rien à juger, car, depuis le départ de Hare, aucune contestation ne s'était élevée aux Keeling. Les Ross ont toujours traité les indigènes comme des membres de leur famille.

S'il y a un paradis sur terre, il se trouve aux Keeling. Il n'y avait aucun litige relevant des juristes, mais il fallait quand même faire quelque chose car il y avait deux navires dans le port : un grand vaisseau de guerre et le *Spray*. Au lieu d'une audience, un bal fut organisé, et tous les officiers qui purent venir à terre y assistèrent. Tous les habitants de l'île, jeunes et vieux, vinrent aussi, et le grand hall du Gouverneur était plein de monde. Tous ceux qui tenaient sur leurs jambes dansèrent sans cesse, tandis que les bébés, déposés dans un coin de la pièce, semblaient enchantés du spectacle. Ma petite amie Ophélia dansa avec le juge. Pour la musique, deux violons jouèrent et rejouèrent sans discontinuer le vieil air *We won't go home till morning*… (« Nous ne rentrerons pas à la maison jusqu'au matin ») ; ce que nous fîmes.

Aux Keeling, les femmes ne font pas toutes les corvées, contrairement à beaucoup d'endroits que j'avais vus avant. Une Fuégienne serait certainement émerveillée de voir un homme monter dans un cocotier. Non contents de monter habilement aux arbres, les indigènes construisaient de très jolies pirogues. De très loin, durant tout mon voyage, c'est aux Keeling que je vis le plus beau travail de construction marine. Les palmiers abritaient souvent des mécaniques perfectionnées ; on entendait du matin au soir le bruit de la scie à ruban et le tintement de l'enclume. Les premiers colons écossais ont laissé là les traces de leur force d'hommes du Nord et de leurs habitudes industrieuses. Aucune société de bienfaisance n'a jamais fait autant que le capitaine Ross et ses fils, qui ont dignement continué l'œuvre de leur père, n'ont fait pour les Keeling. L'amiral Fitzroy, du *Beagle*, qui visita les Keeling, parle de ces singulières petites îles où tout est renversé : les crabes mangent des noix de coco, les poissons mangent le corail, les chiens attrapent des poissons, les hommes montent les tortues, et les coquillages sont de dangereux pièges à hommes. Il ajoute que la plupart des oiseaux de mer se perchent dans les branches et que les rats nichent au sommet des palmiers.

Mon bateau bien remis en état, je décidai de prendre un chargement des fameuses coquilles *tricdana* de Keeling, qui abondent dans le lagon. À ce moment-là, juste devant le village, je faillis bel et bien perdre tout l'équipage du *Spray*, non pas pour avoir mis mon pied dans un coquillage-piège, mais simplement parce que j'avais négligé un tout petit détail avant de traverser le port en canot. J'avais parcouru tous les océans et fait le tour du monde sans courir un péril aussi grand que celui qui m'attendait là, dans un simple lagon. J'avais donné toute ma confiance à l'un de mes semblables, et lui, sans doute, comptait totalement sur moi. Bref, j'embarquai avec un grand Nègre insouciant dans un canot délabré gréé d'une voile à moitié pourrie ; un grain subit nous emmena au milieu du chenal et, de là, nous commençâmes à dériver vers le large, courant à une perte certaine. Pendant que nous dérivions ainsi vers l'océan illimité, je m'aperçus qu'il n'y avait pas d'aviron dans le canot ! Il y avait bien une ancre, mais pas assez de câble pour attacher un chat, et nous étions déjà en eau profonde. Par un heureux hasard, pourtant, il y avait à bord une perche. M'en servant de toutes mes forces, comme d'une rame improvisée, et avec l'aide d'une saute de vent momentanée, je réussis à ramener l'embarcation en eau peu profonde, et là, sautant dans l'eau, nous parvînmes à la pousser à terre. Avec la côte la plus proche d'Afrique à mille milles sous le vent, sans une goutte d'eau dans le canot, en tête à tête avec un grand Nègre athlétique et affamé… On comprend bien qu'avec l'accumulation de toutes ces circonstances il eût très vite été difficile de retrouver trace de l'équipage du *Spray*. Inutile de dire que je ne me risquai plus à de telles aventures. Les coquillages me furent apportés dans un bon bateau, et j'en embarquai une trentaine, qui prirent la place de trois tonnes de lest en ciment que je jetai par-dessus bord, ce qui allégea le *Spray*.

Le 22 août, le *kpeting*, ou ce qui retenait le sloop dans les îles, lâcha prise et j'appareillai, direction la maison. Passant deux ou trois gros rouleaux, je parai bientôt les brisants qui entourent l'atoll. Bien avant la nuit, les Keeling avaient disparu sous l'horizon, derrière moi, avec leur millier d'habitants, tous de mœurs aussi pures et simples qu'il est possible à de pauvres mortels. Ces îles heureuses étaient maintenant hors de ma vue, mais pour toujours dans mon cœur.

La mer était houleuse et le *Spray* embarqua un peu de mer lorsque je lofai pour mettre le cap sur l'île Rodriguez, ce qui me fit prendre la mer par le travers. La route était ouest-sud-ouest et la distance de mille neuf cents

milles, mais je gouvernai très au vent de ce cap pour compenser les effets de la dérive. Mon sloop navigua ainsi plusieurs jours, sous voiles arrisées. Je finis par me lasser de cette mer constamment agitée, et surtout des douches que je prenais chaque fois que je venais sur le pont. Le gros temps semblait retarder la marche du *Spray*, ou plutôt, c'est à lui que j'attribuai la différence que je constatai, quinze jours après mon départ des Keeling, entre les indications du loch et l'estimation que j'avais faite du chemin parcouru. Cette différence était de cent cinquante milles ; je veillai cependant à toujours voir la terre. Le soir, au coucher du soleil, je vis droit devant un amoncellement de nuages immobiles, environné d'autres petits nuages qui flottaient çà et là dans le ciel. C'était signe de quelque chose. Vers minuit, une masse noire apparut là où j'avais remarqué les nuages. Elle était encore éloignée, mais il n'y avait aucun doute : c'était l'île Rodriguez. Je rentrai le loch, que je remorquais plus par habitude que par nécessité, car je connaissais depuis longtemps la façon dont marchait le *Spray* en toutes conditions. Pendant tout le voyage, il se gouverna constamment seul, sans dévier, et sa marche fut toujours parfaitement régulière, mais j'étais toujours attentif aux moindres différences de calcul. J'ai souvent observé que les officiers trop sûrs d'eux-mêmes étaient ceux qui perdaient le plus souvent leurs bateaux, et des vies. En l'occurrence, l'écart dont j'ai parlé provenait du loch, qui avait subi une avarie assez commune : sur les quatre pales de l'hélice, deux avaient été arrachées, probablement par un requin. Étant sûr de la position du sloop, j'allai prendre un peu de repos, ce qui me fit grand bien. Au lever du jour, l'île était par le travers, à trois milles. Elle était d'apparence sauvage, avec ses côtes battues par les éléments, seule au milieu de l'océan Indien. Les falaises au vent paraissaient inhospitalières, mais, sous le vent, je remarquai un bon port et me dirigeai vers lui. Un pilote vint me chercher et me guida dans un étroit chenal parmi les récifs coralliens.

Il était curieux de constater comme, sur toutes les îles où j'abordais, certains faits réels étaient mis en doute alors que les choses les plus improbables étaient prises comme des réalités incontestables. À Rodriguez justement, quelques jours avant mon arrivée, le brave abbé avait parlé à ses ouailles de la venue de l'Antéchrist ; et quand les habitants virent le *Spray* entrer dans le port tout auréolé d'embruns devant une bourrasque, et arriver à toute vitesse sur la plage avec un seul homme à bord, ils s'écrièrent : « Que Dieu nous aide ! C'est lui, c'est l'Antéchrist, il est venu en bateau ! »

Ce qui, me semblait-il, aurait été pour lui la façon la plus improbable d'arriver à Rodriguez. Néanmoins, la nouvelle se répandit rapidement. Le gouverneur de l'île, M. Roberts, vint immédiatement voir ce qui se passait car toute la petite ville était en émoi. Une vieille femme, apprenant mon arrivée, rentra dans sa maison et s'y enferma. Lorsqu'elle sut que j'avais débarqué et que j'avançais dans sa rue, elle barricada ses portes et ne sortit plus tant que je restai sur l'île, c'est-à-dire huit jours.

Le gouverneur Roberts et sa famille ne partageaient pas les craintes de leurs administrés ; ils vinrent me voir à bord, le long de la jetée où le *Spray* était amarré, et beaucoup d'habitants firent de même. Les jeunes fils du gouverneur s'intéressèrent tout de suite au canot du *Spray*, si bien que mon passage coûta à Son Excellence, en plus de l'hospitalité qu'elle m'accorda, un joujou semblable au mien que ses enfants lui réclamèrent.

La première journée que je passai sur cette Terre Promise fut comme un conte de fées. Pendant plusieurs jours, j'avais étudié les cartes et calculé le moment de mon arrivée dans l'île, qui m'apparaissait comme l'île Bénie car elle marquait la fin de ma dernière longue traversée. Celle-ci avait d'ailleurs été dure, car beaucoup de choses me manquaient, que je pouvais maintenant me procurer à volonté. Je voyais avec satisfaction le sloop bien amarré. Pendant ma première soirée à terre, au milieu du linge de table éblouissant de blancheur et des verres en cristal, je repensais sans cesse à mes serviettes humides et à mes gobelets amputés de leurs anses. Au lieu d'être ballotté par la mer, j'étais dans une grande pièce bien éclairée, parmi des hôtes à l'esprit brillant, dînant avec le gouverneur de l'île !

Aladin, pensai-je, où est ta lampe ? Le fanal de pêcheur que j'ai pris à Gloucester m'a montré plus de choses merveilleuses que ton lumignon fumeux !

Le lendemain, je reçus de nombreux visiteurs. Mme Roberts et ses enfants vinrent à bord pour, selon leurs propres paroles, « serrer la main au *Spray* ». Personne maintenant ne craignait plus de venir sur mon bateau, sauf la pauvre vieille femme qui soutenait toujours que l'Antéchrist était caché dans la cale, à moins qu'il ne fût déjà sorti. Ce soir-là, le gouverneur fit organiser une réception, priant aimablement le « destructeur du monde » de parler en son nom. Ce qu'il fit ; il décrivit les dangers de la mer, qu'il aurait faite moins agitée s'il en avait eu le pouvoir. Puis, par des artifices de lumière et d'obscurité, il montra sur un mur blanc des images des villes et pays visités au cours de son voyage, ainsi que des hommes, sauvages ou

non, qu’il avait rencontrés un peu partout, tout en grommelant, à la façon des puritains : « Monde pervers, monde pervers ! » Quand la soirée fut terminée, Son Excellence le gouverneur remercia l’assistance et distribua des pièces d’or.

Le jour suivant, j’allai avec elle et sa famille visiter Saint-Gabriel, au milieu des collines. Le brave abbé de Saint-Gabriel nous accueillit royalement dans le couvent et nous garda jusqu’au lendemain. Lorsque je pris congé, l’abbé me dit : « Capitaine, je vous embrasse, et quelle que soit votre religion, je souhaite ardemment que vous réussissiez votre voyage et que le Christ soit toujours avec vous ! » Je ne pus que répondre à l’excellent homme : « Mon cher abbé, si tous les prêtres de toutes les religions avaient été aussi tolérants que vous, il y aurait eu moins de sang répandu sur terre. »

À Rodriguez, on peut aisément se procurer une excellente eau. Le gouverneur Roberts a fait construire dans les collines au-dessus du village une grande citerne avec des conduites qui apportent l’eau jusqu’à la jetée. À l’époque de ma visite, il y avait cinq puits, ce qui provoquait souvent des maladies. On trouvait aussi sur l’île du bœuf en grande quantité, à prix modéré. Les pommes de terre étaient également abondantes et bon marché. Pour quatre shillings, j’en achetai un grand sac, et elles se conservèrent fort bien sans précaution particulière ; je les arrimai simplement dans la cale. Quant aux fruits, il y avait des grenades en quantité. Pour deux shillings, j’en eus un plein sac, autant qu’un âne aurait pu en porter du verger, qui, soit dit en passant, avait été planté par la nature.

Chapitre XVII

Visite sanitaire à l'île Maurice – Je revis le voyage à l'Opéra – Une plante baptisée Slocum – Promenade en mer avec un équipage de jeunes filles – Bivouac à bord – Chaude réception à Durban – L'explorateur Stanley me pose des colles – La terre est plate ! – Départ d'Afrique du Sud.

J'appareillai le 16 septembre après huit jours de repos à Rodriguez, l'île de l'abondance. Le 19 vers midi, je mouillai à l'île Maurice. Un peu plus tard le même jour, mon sloop fut remorqué dans le port par la vedette du docteur qui fut enchanté de l'empressement avec lequel j'avais rassemblé tout mon équipage pour la visite sanitaire. Il sembla d'ailleurs douter de mes dires jusqu'à ce que l'examen des papiers de bord lui confirmât que, depuis le début du voyage, j'avais toujours été seul. Il estima alors que, pour avoir fait une telle navigation, je devais être en bonne santé, et il me donna son aval sans plus de difficultés. Dans le port, le *Spray* reçut une autre visite officielle. Le gouverneur de Rodriguez m'avait confié, en plus du courrier habituel, des lettres de recommandation destinées à ses amis, et il m'avait prévenu que la première personne que je verrais en arrivant serait M. Jenkins, du service de la Poste, un excellent homme.

« Comment allez-vous, M. Jenkins ? criai-je en voyant son bateau accoster le mien.

— Vous me connaissez ? demanda-t-il.

— Pourquoi pas ?

— D'où vient votre sloop ?

— Du tour du monde, répondis-je solennellement.

— Tout seul ?

— Mais oui, pourquoi pas ?

— Et vous me connaissez ?

— Depuis trois mille ans ! criai-je, à une époque où vous et moi avions plus chaud que maintenant [*même si cette journée était très chaude*] ; vous vous appeliez alors Jenkinson, mais je ne vous blâme pas d'avoir changé de nom ! »

M. Jenkins comprit fort bien ma plaisanterie ; il me répondit sur le même ton, et le résultat fut excellent pour le *Spray*, car, à la suite de cette conversation, la croyance se répandit que celui qui monterait à bord la nuit serait immédiatement emporté par le diable. Ainsi, je pouvais laisser le *Spray* la nuit sans avoir peur d'être volé. Toutefois, je trouvai un jour la porte de la cabine fracturée, mais cela se passa dans la journée, et les voleurs n'avaient pas encore pris une boîte de harengs fumés que Tom Ledson, de la police du port, les prit la main dans le sac et les emmena en prison. C'était une mauvaise affaire pour les voleurs, car ils craignaient encore plus Ledson que Satan lui-même. Même Mamode Hajee Ayoob, qui remplissait les fonctions de gardien dans la journée (jusqu'au jour où, une boîte étant tombée dans la cabine, il eut une telle frayeur qu'il ne voulut plus revenir), n'accepta jamais de passer la nuit sur le *Spray*, ni même de rester à bord après le coucher du soleil. « Sahib, criait-il, ce n'est pas la peine ! », et c'était tout à fait vrai.

Je me reposai longuement à l'île Maurice, ainsi que le *Spray*, profitant du beau temps. Les difficultés du voyage, le peu qu'il y avait eu, furent passées en revue par des officiers d'expérience ; mais je ne perdais pas de vue que les États-Unis étaient encore loin.

Les charmants Mauriciens, pour me faire honneur et me faire gagner un peu d'argent, mirent à ma disposition leur opéra, appelé *La Poule de Guinée*. Il s'agissait d'un bateau qui n'avait que des ponts et pas de quille, mais était aussi solide qu'une cathédrale. Je pus l'utiliser, gratuitement, pour parler des aventures du *Spray*. Le lord-maire me présenta à Son Excellence le gouverneur sur la dunette de *La Poule de Guinée*. Je fus également présenté à notre consul, le général P. Campbell. Je me faisais beaucoup de relations. Comment je me tirai de cette affaire, je ne saurais le dire. La nuit était très chaude, et j'aurais étranglé avec plaisir le tailleur à qui je devais le costume que je portais. Le gouverneur salua l'effort que j'avais fait pour m'habiller comme un « terrien », et il m'invita dans son palais, à Réduit, où je me trouvai parmi des amis.

C’était toujours l’hiver au large du cap de Bonne-Espérance, mais les tempêtes pouvaient bien hurler là-bas, je décidai de rester encore à l’île Maurice, et je visitai Rose Hill, Curipepe et bien d’autres sites pittoresques. Je passai une journée entière avec M. Roberts, le père du gouverneur de Rodriguez, et ses amis les très révérends pères O’Loughlin et McCarthy. En retournant à bord, je traversai le grand jardin botanique qui se trouvait près de Moka ; le propriétaire venait de découvrir, le matin même, une plante qu’il baptisa en mon honneur « Slocum ». Il ajouta qu’ainsi elle avait déjà un nom latin, ce qui lui éviterait de se tourmenter l’esprit pour lui trouver un nom. Le brave botaniste semblait très heureux de m’avoir rencontré. Comme tout change selon le pays ! À Boston, à cette même époque, un gentleman paya trente mille dollars pour donner le nom de sa femme à une fleur, et ce n’était même pas une grande fleur, tandis que « Slocum », baptisée sans que je n’eusse rien demandé, était plus grosse qu’une betterave.

Je fus royalement reçu à Moka, comme à Réduit, et partout. Une fois, sept jeunes filles m’accueillirent si gracieusement que je ne pus les remercier qu’en proposant de les emmener faire une promenade à la voile dans mon sloop.

« Oh oui ! crièrent-elles toutes ensemble.

— Dites-moi quand vous voulez venir, demandai-je.

— Demain, alors ! dirent-elles en chœur. Nous pouvons y aller, tante, n’est-ce pas ? Dites oui, tante chérie, nous serons bien sages toute la semaine ! »

Tout cela après m’avoir répondu « demain ! », car les jeunes filles de l’île Maurice sont, après tout, semblables à celles d’Amérique. Et la chère tante répondit : « Je viendrai aussi ! », ce qu’aurait fait n’importe quelle tante de mon pays. Je me trouvai un peu embarrassé car je me souvins soudain que, justement le lendemain, je devais dîner avec le capitaine du port, le capitaine Wilson. Je me rassurai en pensant que le *Spray* arriverait vite dans la houle du large et que les demoiselles auraient le mal de mer, ce qui me permettrait de rentrer à temps pour le dîner. Mais il n’en fut rien. Nous voguâmes, jusqu’à ne presque plus voir l’île, et elles étaient toutes debout, ravies et riant de plaisir lorsqu’une lame embarquait à bord. À la barre, je faisais mon possible pour obtenir le maximum de tangage, tout en racontant à la tante de terribles histoires de serpents et de baleines. Mais lorsque j’en eus fini avec les monstres marins, la chère lady sortit un panier débordant

de provisions – il y en avait au moins pour une semaine – car, la veille, j'avais évoqué mon misérable cuisinier.

Plus j'essayais de donner le mal de mer aux jeunes filles, plus elles battaient des mains en criant : « Comme c'est amusant ! » et « Comme l'écume des vagues est jolie ! », « Comme notre île est belle dans le lointain ! » Quand elles cessèrent de crier, nous étions à plus de quinze milles au large. Je virai de bord, espérant toujours arriver à temps à mon rendez-vous. Le *Spray* se rapprocha rapidement de l'île et ne tarda pas à longer la côte à bonne vitesse. Mais j'avais commis une erreur en revenant au port par la côte car, par le travers de Tombo Bay, mon équipage fut enthousiasmé : « Oh ! Jetons l'ancre ici ! » crièrent-elles, prière à laquelle aucun marin au monde n'aurait pu résister. Dix minutes plus tard, j'envoyai l'ancre, et un jeune homme, debout sur la falaise, agita son chapeau et cria : « Vive le *Spray* ! » Mes passagères dirent alors : « Tatie, pouvons-nous aller nous baigner dans les vagues, le long de la grève ? » À ce moment-là, la vedette du capitaine de port apparut, venant à notre rencontre. Il était déjà trop tard pour rentrer à Port-Louis ce soir-là. Néanmoins, la vedette arrivait à point pour mener à terre mes belles passagères prendre leur bain ; mais elles étaient bien déterminées à ne pas déserter mon bateau ! Pendant qu'elles se baignaient, j'installai sur le pont un toit fait de voiles, et un domestique bengali s'occupa du repas du soir. Le *Spray* resta mouillé jusqu'au matin dans Tombo Bay avec sa précieuse cargaison. Le lendemain à l'aube, je m'éveillai alors qu'elles faisaient leurs prières sur le pont.

Dans la matinée, la vedette de l'officier du port réapparut, cette fois avec le capitaine Wilson lui-même à bord, pour tenter de ramener le *Spray* au port. Le brave capitaine de port de l'île Maurice avait dit énergiquement à l'un de mes amis : « Je trouverai le *Spray*, et je le ramènerai ! » Il trouva à bord un équipage enthousiaste, qui savait hisser et border les voiles comme de vieux loups de mer. Chacun de ses membres pouvait manœuvrer ou sonder aussi bien qu'un vrai matelot et, aussi vrai que j'espérais revoir un jour Maurice, elles étaient tout à fait capables de mettre le bateau à la cape. Aucun bateau n'avait jamais eu un équipage aussi charmant.

Cette promenade fut un événement à Port-Louis. Personne n'avait encore jamais vu des jeunes filles entrer dans le port en voilier.

À l'île Maurice, le *Spray* fut autorisé à se servir gratuitement de la cale sèche, et il fut remis en état par les autorités du port. Je dois aussi des remerciements aux nombreux amis qui m'offrirent des quantités de

provisions pour le voyage, y compris des sacs de sucre provenant des fameuses plantations de l'île.

La saison favorable étant arrivée, et le *Spray* bien équipé, je repris la mer le 26 octobre. Pendant que je voguais poussé par une jolie brise, l'île s'éloignait lentement derrière moi ; le lendemain, je pouvais encore apercevoir Puce Mountain, près de Moka. Le jour suivant, j'atteignis la pointe des Galets, à la Réunion, et un pilote vint me parler, au large. Je lui donnai un journal de l'île Maurice et continuai mon voyage, car la houle était très forte et ne m'aurait pas permis d'aborder. De la Réunion, je me dirigeai tout droit vers le cap Sainte-Marie, à Madagascar.

J'atteignais maintenant la limite des alizés, et la forte brise qui m'avait amené de Sandy Cap, en Australie, mollissait de plus en plus ; le 30 octobre, il faisait calme plat et le *Spray* resta immobile sur une mer d'huile. Le soir, je serrai mes voiles, m'assis sur le pont, et goûtai intensément l'immense silence de cette nuit.

Le 31 octobre, une légère brise de nord-est se leva, et je doublai le cap Sainte-Marie vers midi. Les 6, 7, 8 et 9 novembre, dans le canal du Mozambique, je reçus un violent coup de vent de sud-ouest. Ce fut un des coups de temps les plus durs rencontrés par le *Spray*, mis à part les tempêtes du cap Horn. Cette tempête fut précédée par des coups de tonnerre et des éclairs effroyables. Jusqu'à la côte africaine, je rencontrai de nombreuses bourrasques qui retardèrent ma marche ; j'arrivai enfin à Port Natal le 17 novembre.

Ce charmant endroit est le centre des « jardins de la Colonie », la ville de Durban elle-même étant un jardin. Le responsable du sémaphore de la falaise signala l'arrivée du sloop lorsqu'il fut à quinze milles. Le vent fraîchissait alors, et, lorsque je fus à huit milles, il dit : « Le *Spray* réduit la voilure. Un ris a été pris par la grand-voile en dix minutes. Un seul homme est à la manœuvre. »

Cette nouvelle fut imprimée trois minutes plus tard dans un journal du matin à Durban, dont je reçus un exemplaire à mon arrivée dans le port. Je ne pus vérifier combien de temps il m'avait fallu pour prendre un ris, car, ainsi que je l'ai déjà dit, la grande aiguille de ma montre était cassée. Je sais seulement que j'avais manœuvré aussi vite que je pouvais.

Le même journal, commentant mon voyage, disait notamment :

« Vu le mauvais temps qui a régné au large ces dernières semaines, le *Spray* a dû avoir une traversée très dure de l'île Maurice jusqu'à Natal. »

Sans aucun doute, tout autre marin, sur un autre bateau, aurait estimé qu'il avait fait un réel mauvais temps. Mais il ne causa rien d'autre au *Spray* qu'un retard dû aux vents debout constants.

Un journal donna des précisions sur la façon dont je manœuvrais seul mon sloop. Je n'ose répéter ses termes, car il surestimait beaucoup trop la dose d'énergie et d'habileté nécessaires à la conduite d'un aussi petit bateau que le *Spray*. J'ai entendu dire par un homme qui se prétendait marin qu'il faudrait trois hommes pour faire ce que j'accomplissais seul, sans y trouver la moindre difficulté, ni la moindre fatigue. Voici un extrait de l'article en question : « Ainsi que nous l'avons brièvement signalé hier, le *Spray*, effectuant un voyage autour du monde avec un seul homme à bord, est arrivé dans notre port hier après-midi. Le *Spray* fit une entrée tout à fait remarquable. Son capitaine le mena droit dans la passe, jusqu'au ponton principal, et mouilla près du vieux *Forerunner* avant que personne ait pu l'accoster ni monter à bord. Le *Spray* fut naturellement l'objet de la curiosité de tous les habitants, et une foule considérable assista à son arrivée. L'habileté avec laquelle le capitaine Slocum manœuvra son bateau au milieu des navires a ravi l'assistance. »

Et ce n'étaient pas des débutants qui regardaient le *Spray* à son arrivée à Natal !

Lorsque j'avais été en vue du port, le bateau-pilote, un magnifique remorqueur à vapeur, était venu à ma rencontre, mais il soufflait alors une très forte brise, et la mer était trop dure pour qu'il pût me prendre en remorque sans danger. Il m'avait seulement montré la route à suivre dans les passes, et je n'avais eu qu'à observer attentivement sa manœuvre.

Il y avait à Durban deux yacht-clubs aussi actifs l'un que l'autre. Tous leurs membres m'accueillirent fort bien et je fus invité pour une régate à bord du yacht *Florence*, du Royal Natal, avec le capitaine Spradbrow et le très honorable Harry Escombe, Premier ministre de la colonie. La dérive du yacht creusait des sillons dans la vase, lorsque nous passions au-dessus des bancs, et M. Escombe m'affirma, en plaisantant, que le capitaine Spradbrow voulait y planter des pommes de terre. Cependant, même en labourant le fond de l'eau, le *Florence* gagna la course. Après la régate, M. Escombe me proposa de venir avec moi à bord du *Spray*, pour doubler le cap de Bonne-Espérance, et il offrit d'apporter un jeu de cartes pour passer le temps. Spradbrow me conjura de ne pas accepter : « Vous perdriez tout, y compris votre sloop, avant d'avoir doublé le cap ! » m'assura-t-il. Mais selon ce

qu’on me dit, le Premier ministre ne se serait jamais risqué à affronter le cap, même pour gagner un sloop aux cartes.

Je ne fus pas peu fier de constater qu’en Amérique du Sud l’humour yankee était apprécié, et l’une des meilleures histoires américaines que j’aie entendues vint de M. Escombe.

Un jour que je dînai à l’hôtel Royal avec le colonel Saunderson, son fils et le lieutenant Tipping, je rencontrai M. Stanley. Ce grand explorateur arrivait de Pretoria, et il avait déjà égratigné le président Krüger avec sa plume bien acérée. Mais cela n’avait guère d’importance, car le président avait l’habitude d’être moqué, et il prenait la plaisanterie mieux que n’importe qui. Le colonel me présenta l’explorateur et je « serrai les voiles », pour ralentir, car M. Stanley avait navigué autrefois (sur le lac Nyanza, je crois) et, bien sûr, je souhaitais apparaître sous mon meilleur jour devant un homme d’une telle expérience. Il m’examina attentivement des pieds à la tête et dit : « Quel exemple de patience ! » Je me risquai à répondre : « La patience est la seule chose indispensable. » Il me demanda alors si mon bateau avait des compartiments étanches. Je lui expliquai que la coque était totalement étanche d’un bout à l’autre, et qu’elle formait ainsi un compartiment.

« Et si vous heurtez un rocher ? demanda-t-il.

— Des compartiments étanches ne sauveraient pas mon bateau s’il rencontrait un caillou sur sa route ; et d’ailleurs, il est préférable qu’il évite les récifs. »

Après une pause interminable, M. Stanley reprit :

« Et si un espadon perçait votre coque avec son épée ? »

Naturellement, j’avais déjà envisagé cet accident, de même que la chute de la foudre. Dans le cas de l’espadon, je répondis que la meilleure chose à faire serait de commencer par lui retirer son épée.

Le colonel m’invita à dîner le lendemain afin que nous pussions poursuivre la conversation ; j’eus ainsi le plaisir de le rencontrer de nouveau, mais le fameux explorateur ne chercha plus à me prodiguer ses conseils sur la navigation.

Il me semblait étrange d’entendre des professeurs et des hommes d’État prétendre que la terre était plate ; mais il se trouve que trois Boers, soutenus par le président Krüger, préparaient un travail pour défendre cette thèse. Pendant mon séjour à Durban, ils vinrent me voir, espérant obtenir mon aval, et ils parurent très ennuyés quand je leur dis que mon expérience ne

m’avait apporté aucune preuve en ce sens. Je laissai alors les trois sages étudier la route du *Spray* sur un planisphère, ce qui ne leur prouva rien bien sûr, car, sur la carte, le monde est plat.

Le lendemain matin, je rencontrai l’un d’eux en habit de pasteur, portant une énorme bible. Il m’interpella : « Si vous respectez la parole de Dieu, vous devez admettre que la terre est plate. » Je commençai à répondre : « Si la parole de Dieu tient dans un monde plat… » « Comment ! » me répondit-il, perdant tout son calme et faisant mine de me transpercer avec une sagaie… « Comment ! » répéta-t-il hors de lui, tandis que je m’écartais pour éviter l’arme imaginaire. Si ce brave homme, aveuglé par son fanatisme, avait vraiment été armé, l’équipage du *Spray* serait mort à l’instant en martyr.

Le lendemain, l’apercevant de l’autre côté de la rue, je le saluai en dessinant de la main des cercles dans l’air. Il me répondit par un mouvement horizontal des bras, pour me signaler que la terre était plate. Avant mon départ, les trois géographes m’adressèrent un mémoire où ils avaient fait appel à tous les arguments possibles pour prouver leur théorie. Je repris ma route pour la dernière étape de mon voyage autour du monde.

Tout en souriant de l’ignorance de ces hommes instruits, j’admirais la mâle énergie des Sud-Africains. Tout ce que j’ai vu d’eux et de leur pays est admirable. Il est bien connu que les Boers comptent parmi les meilleurs combattants du monde, aussi généreux face aux vaincus que braves devant l’adversaire. En somme, le fanatisme religieux ne se rencontrait que chez quelques illuminés, et il mourra certainement bientôt de sa belle mort, bien avant de s’éteindre chez nous. L’instruction au Transvaal est loin d’être négligée ; l’anglais et le hollandais sont enseignés à ceux qui en ont les moyens, mais les droits de douane frappant les livres anglais étant fort élevés, les classes pauvres doivent s’en tenir au hollandais et à la « terre plate ». De même, aux Samoa, une politique mal comprise cantonnait les indigènes dans une ignorance primitive.

Je visitai de nombreuses écoles à Durban, et j’eus le plaisir de voir des enfants superbes et intelligents. Mais les meilleures choses ont une fin, et, le 14 décembre 1897, l’équipage du *Spray*, après un excellent séjour à Natal, embarqua le canot sur le pont et, profitant d’une belle brise de terre, se retrouva bientôt seul sur l’océan.

Chapitre XVIII

Doubler le cap des Tempêtes dans l’ancien temps – Un Noël mouvementé – Trois mois de repos à Cape Town – Voyage en chemin de fer dans le Transvaal – Le président Krüger définit à sa façon le voyage du *Spray* – Des visiteurs de marque – Un cadenas en fibre de coco – En route pour Sainte-Hélène – Terre !

Bonne-Espérance était mon prochain grand objectif. Depuis la baie de la Table, je pouvais compter sur des vents favorables qui m’amèneraient rapidement aux États-Unis. Le jour suivant mon départ de Durban, un calme s’établit, et je m’assis pour réfléchir à la fin de mon voyage. La distance à parcourir jusqu’à la baie de la Table, où j’avais l’intention de relâcher, était de plus de huit cents milles, et je pouvais encore rencontrer du gros temps. Les anciens navigateurs portugais, hommes patients et tenaces, durent lutter pendant plus de soixante-neuf ans avant de doubler le cap et d’aller jusqu’à la baie d’Algoa, où une mutinerie éclata. Ils abordèrent une petite île, aujourd’hui appelée Santa Cruz, sur laquelle ils plantèrent dévotement une croix et jurèrent solennellement qu’ils trancheraient la gorge de leur capitaine s’il tentait d’aller plus loin. Ils croyaient tous que le monde finissait là, car ils pensaient, eux aussi, que la terre était plate. Et, craignant que leur bateau ne culbutât sur le bord, ils obligèrent le commandant, le capitaine Diaz, à faire demi-tour, trop contents de rentrer à la maison. Un an après, Vasco de Gama doublait le cap des Tempêtes, comme s’appelait alors Bonne-Espérance, et il découvrit Natal le jour de Noël, d’où son nom. La route des Indes était ouverte.

De violents coups de vent balayaient le tour du cap, en moyenne une fois toutes les trente-six heures ; mais ils se ressemblaient tous, et n’avaient d’autre effet que de retarder la marche du *Spray* lorsqu’ils soufflaient de

l’avant, ou de l’accélérer s’ils arrivaient de l’arrière. Le jour de Noël, je parvins en vue du cap. Ce jour-là, le *Spray* manifesta l’intention évidente de se mettre en position verticale, et je crus bien qu’il y réussirait avant la nuit. Tôt dans la matinée, il commença à tanguer très bas d’une manière tout à fait inhabituelle, et je dois avouer que, me trouvant au bout du beaupré en train de prendre un ris dans le foc, je me retrouvai à l’eau trois fois de suite. Drôle de cadeau de Noël. J’étais trempé et c’était très désagréable. Jamais je ne m’étais ainsi trouvé à l’eau plus d’une fois dans un temps aussi court, soit environ trois minutes. Un grand navire anglais qui passait m’envoya un signal : « Joyeux Noël ! » Le capitaine devait être un humoriste, car son propre bateau tanguait terriblement et son hélice déjaugeait sans cesse.

Deux jours plus tard, le *Spray* avait rattrapé le retard pris dans la tempête, et il passa le cap Agulhas, le cap des Aiguilles, en compagnie du vapeur *Scotsman*. Le gardien du phare d’Agulhas échangea des signaux avec moi et m’écrivit ensuite à New York pour me féliciter d’avoir mené à bien mon voyage. Il pensait sans doute que le passage simultané de deux bateaux si différents en vue de son cap constituait un événement digne d’être fixé sur un tableau, et il en fit une peinture. C’est ce qu’il me dit dans sa lettre. Dans la solitude des phares complètement coupés de toute communication avec le reste du monde, le cœur devient plus sensible et empathique, pour ne pas dire poétique. Bien souvent, le long de côtes désolées, le *Spray* a reçu de telles manifestations de sympathie.

Un coup de vent d’ouest tomba sur le *Spray* après le cap Agulhas mais je l’évitai facilement en entrant dans Simons Bay. Lorsque la brise mollit, je contournai le cap de Bonne-Espérance, où on dit que le Hollandais Volant navigue toujours. Le voyage me sembla alors presque terminé ; à partir de ce moment-là, je savais que tout, ou presque, ne serait qu’une tranquille navigation.

C’est ici que je traversai la ligne de partage des climats : au nord, un temps clair et bien établi, au sud, un temps humide et nuageux, avec des grains fréquents et, souvent, de forts coups de vent. Après cette dernière tempête, je retrouvai une eau calme à l’abri de la montagne de la Table, où j’attendis le lever du soleil.

Le remorqueur à vapeur *Alert*, qui était sorti à la recherche de navires, rencontra le *Spray* au large de Lion’s Rump, et, faute de mieux, il remorqua mon sloop jusqu’au port. La mer étant calme, je mouillai dans la baie qui fait face à Cape Town, où je restai un jour plein pour me reposer loin du

remue-ménage de la ville. Le brave capitaine du port m'avait envoyé sa vedette pour me remorquer immédiatement dans les docks, mais je préférais rester seul une journée, dans le calme de la mer, à savourer rétrospectivement le passage des deux grands caps. Le lendemain, le *Spray* entra en cale sèche, où il resta trois mois aux bons soins des autorités du port, pendant que je voyageais à travers le pays, de Simons Town à Pretoria, car le gouvernement m'avait fait délivrer gratuitement un titre de circulation sur tous les chemins de fer.

Je fis un agréable voyage à Kimberley, Johannesbourg et Pretoria. Dans cette dernière ville, je rencontrai M. Krüger, le président du Transvaal. Son Excellence me reçut assez cordialement, mais mon ami, le juge Beyers, qui me présenta, offensa gravement le vénérable homme d'État en mentionnant que je faisais un voyage autour du monde. M. Krüger corrigea l'expression du juge plutôt abruptement, lui rappelant que la terre est plate : « Vous ne pouvez pas dire *autour* du monde ! dit le président. C'est impossible ! Vous devez dire *sur* le monde. » Et il n'adressa plus un mot, ni à M. Beyers, ni à moi. Le juge me regarda, je le regardai, tout en pensant qu'il aurait dû savoir à qui il s'adressait. M. Krüger nous regardait tous deux en silence. Mon ami le juge était très embarrassé ; quant à moi, j'étais enchanté. L'incident me plaisait au-delà de toute expression. C'était une nouvelle anecdote sur le président, dont beaucoup de bons mots étaient célèbres. Il disait des Anglais : « Ils m'ont d'abord pris ma chemise, puis mon pantalon » ou encore : « La dynamite est la pierre angulaire de la République sud-africaine. » Seuls les simples d'esprit peuvent prétendre que le président est ennuyeux.

Peu après mon arrivée au Cap, l'ami de M. Krüger, le colonel Saunderson, qui était arrivé de Durban quelque temps auparavant, m'invita dans les vignobles de Newlands, où je rencontrai des gens charmants. Son Excellence Sir Alfred Milner, le gouverneur, trouva le temps de venir à mon bord. Après avoir visité le pont, il s'assit sur une caisse dans ma cabine. Lady Muriel s'assit sur un tonneau, et Lady Saunderson se mit à la barre, près du skipper, pendant que le colonel, dans le canot, prenait avec son Kodak des instantanés du sloop et de ses illustres visiteurs. Le Dr David Gill, membre de l'Académie royale d'astronomie, qui était là également, m'invita le lendemain à visiter le fameux observatoire de Cape Town. Une heure avec le Dr Gill était une heure passée dans les étoiles. Ses découvertes en matière de photographie stellaire sont bien connues. Il me

montra la grande horloge astronomique de son observatoire, et je lui montrai mon horloge en fer-blanc. Nous parlâmes de calcul de l'heure à la mer, et comment on pouvait la trouver sans montre ni chronomètre. Peu de temps après, on annonça que le Dr Gill présiderait une conférence sur le voyage du *Spray*. Cela seul m'assurait une salle comble. De fait, toutes les places furent occupées et l'on dut même refuser du monde. Ce succès me rapporta assez d'argent pour toutes mes dépenses au port et pour le voyage de retour.

Après avoir visité Kimberley et Pretoria, et constaté que le *Spray* se trouvait bien dans les docks, je repartis pour Worcester et Wellington, villes bien connues pour leurs universités et leurs séminaires. Naturellement, j'étais toujours l'invité de la colonie. Les jeunes filles de ces institutions d'enseignement voulaient savoir comment on peut naviguer seul autour du monde, ce qui me donna à penser que l'on aurait peut-être un jour des navigatrices au lieu de navigateurs. Cela finira par arriver si nous, les hommes, continuons à dire « c'est impossible ».

Dans les plaines d'Afrique du Sud, je traversai des centaines de milles de terres incultes, où ne poussaient que des buissons servant à la nourriture des moutons. Chaque buisson était séparé du suivant par un espace faisant à peu près la longueur d'un animal, de sorte que chacun avait sa place. Je fus pris d'un désir soudain de me fixer là, sur toutes ces terres inutilisées. Mais au lieu de rester à planter des forêts et dompter la végétation, je retournai à mon bateau, et le trouvai qui m'attendait patiemment, parfaitement en ordre, tel que je l'avais laissé.

On m'a souvent demandé comment il se pouvait que rien n'eût été volé à mon bord, alors que je laissais mon bateau dans des ports, sans gardien, pendant plusieurs jours. Mais c'était ainsi : le *Spray* s'est rarement trouvé parmi des voleurs. Aux Keeling, à Rodriguez, et dans beaucoup de lieux semblables, une touffe de fibres de coco dans la serrure indiquait que le propriétaire était absent ; elle protégeait même les biens des regards indiscrets. Mais lorsque j'arrivai dans une grande île proche de chez moi, de solides serrures devinrent indispensables. La première nuit que je passai dans le port, tout ce que j'avais l'habitude de laisser sur le pont disparut, comme balayé par une grosse vague.

L'amiral Sir Harry Rawson, de la marine britannique, vint me rendre visite avec sa famille et mit un point final à mes relations avec la société de Bonne-Espérance. L'amiral, qui commandait alors l'escadre sud-africaine,

et dirige maintenant la grande flotte de la Manche, s'intéressa beaucoup à mon petit *Spray* et à son comportement au cap Horn, qu'il connaissait très bien. Je fus enchanté de ma conversation avec lui, et, malgré l'immense différence entre nos commandements respectifs, je tirai grand profit de ses suggestions.

Le 26 mars 1898, le *Spray* quitta l'Afrique du Sud, le pays des grandes distances et de l'air pur, où j'avais passé un séjour extrêmement agréable et profitable. Le remorqueur à vapeur *Tigre* m'emmena au large. La légère brise qui gonflait doucement les voiles lorsque le *Tigre* largua la remorque ne tarda pas à tomber et me laissa sur une forte houle, bien en vue de la montagne de la Table et des hauts sommets du cap de Bonne-Espérance. Pendant un moment, la grandeur du paysage me fit oublier la monotonie de la situation. Un des anciens circumnavigateurs (Francis Drake, je crois), en voyant cette imposante montagne, s'écria : « C'est la plus belle chose et le plus grand cap que j'ai vus sur toute la terre ! »

J'avais certes un admirable point de vue mais ne trouvai aucun plaisir à rester là, immobilisé par le manque de vent ; aussi fus-je heureux de voir se former un petit clapot annonciateur de la brise, qui finalement se fit sentir le deuxième jour. Les phoques qui avaient joué toute la journée autour du *Spray* avant l'arrivée de la brise ouvrirent de grands yeux le soir en voyant que le bateau n'avait plus cet air d'oiseau paresseux aux ailes repliées. Ils s'éloignèrent, et bientôt le *Spray* reprit sa route. Les hautes montagnes disparurent rapidement sous l'horizon, et le monde passa d'une simple vue panoramique à la lumière d'un voyage sur le chemin du retour. Des marsouins, des dauphins et quelques poissons ne craignant pas de parcourir cent cinquante milles en vingt-quatre heures furent mes compagnons de voyage pendant plusieurs jours. Le vent était de sud-est, et cela convenait parfaitement au *Spray* qui filait à toute vitesse pendant que j'étais plongé jour et nuit dans les livres que l'on m'avait donnés au Cap. Le 30 mars, j'eus un peu de travail. J'étais en train de lire, oubliant la faim, le vent, la mer, et persuadé que tout allait bien, quand une vague déferla soudainement sur l'arrière et envahit la cabine, trempant le livre que j'avais à la main. C'était évidemment un avertissement de prendre un ris, si je voulais éviter l'embardée à mon bateau.

Le 31 mars, la brise fraîche de sud-est était bien établie. Le *Spray* suivait sa route sous la grand-voile arisée, le foc et un foc volant établi sur le bambou de Vailima, pendant que je lisais le délicieux *Voyage en canoë sur*

les rivières du Nord de Stevenson. Le sloop filait admirablement, roulant à peine, tanguant légèrement dans les vagues, entouré d'un millier de marsouins qui lui tenaient compagnie. Il était de nouveau au milieu de ses amis les poissons volants ; surgissant des vagues comme des flèches, ils filaient gracieusement dans le vent, ailes étendues ; puis ils plongeaient dans la crête d'une vague pour humecter leurs ailes délicates, avant de repartir. Ils égayaient mes journées. C'était une joyeuse distraction, par cette belle journée de navigation, d'observer le vol incessant de ces intéressants poissons.

Ainsi, je ne ressentais pas le poids de la solitude. De plus, la lecture embellissait encore les choses. J'étais à la fois sur le *Spray* et à bord de l'*Arethusa*, sur l'Oise. Pendant ce temps, mon sloop parcourait mille après mille, faisant chaque jour une bonne route, jusqu'au 11 avril, qui arriva presque sans que je m'en aperçusse. Ce matin-là, très tôt, je fus réveillé par le cri d'un oiseau, un *booby*, qui résonna comme un appel à monter sur le pont. C'était comme s'il avait dit : « Skipper, terre en vue ! » Je sortis précipitamment et là, droit devant moi dans la brume du matin, à environ vingt milles, je vis Sainte-Hélène.

Ma première impulsion fut de m'écrier : « Oh, comme elle est petite ! » C'est vrai qu'elle ne fait que neuf milles de longueur et deux mille huit cent vingt-trois pieds de haut. J'allai chercher une bouteille de porto dans ma cabine et bus un grand coup à la santé de mon invisible barreur, le capitaine de la *Pinta*.

Chapitre XIX

L’exil de Napoléon – Deux conférences – Un visiteur dans la maison hantée – Une excursion à Longwood – Le café et la chèvre – Animaux interdits sur le *Spray* – Je déteste les petits chiens – Le rat, l’araignée de Boston et le grillon cannibale – L’île de l’Ascension.

Il était environ midi quand le *Spray* mouilla à Jamestown, et l’équipage alla immédiatement à terre présenter ses respects à Son Excellence le gouverneur de l’île, Sir Sterndale. Quand j’abordai, Son Excellence remarqua qu’elle recevait rarement la visite d’un circumnavigateur, et elle me souhaita une cordiale bienvenue. Elle organisa pour moi deux causeries sur mon voyage, l’une à Garden Hall pour les habitants de Jamestown, l’autre à Plantation House, résidence du gouverneur, pour Son Excellence, les officiers de la garnison et leurs amis. M. Poole, notre consul, me présenta au château, et au cours de la conversation, il affirma que le serpent de mer était yankee.

L’équipage du *Spray* fut royalement reçu par le gouverneur. Je restai deux jours à Plantation House ; l’une des chambres de la maison, appelée « chambre ouest », étant hantée, le maître d’hôtel, sur ordre de Son Excellence, me l’avait réservée, comme pour un prince. Pour être sûre que ses ordres avaient bien été exécutés, et pour voir si j’étais bien logé dans la chambre hantée, Son Excellence vint m’y trouver et me raconta tout ce qu’elle savait sur les fantômes qu’elle avait vus ou dont on lui avait parlé. Elle les avait tous reconnus, sauf un, et elle me souhaita de beaux rêves, en espérant que j’aurais l’honneur de recevoir la visite du fantôme inconnu. Toute la nuit, je gardai ma chandelle allumée, jetant de temps en temps un coup d’œil sous les couvertures, pensant que j’allais peut-être me trouver

face à face avec l'illustre Napoléon. Mais je ne vis que les meubles et un fer à cheval cloué sur la porte en face de mon lit.

Sainte-Hélène a été une île de tragédies, que la présence du Corse a fait oublier. Le deuxième jour de ma visite, le gouverneur m'emmena en voiture à l'intérieur de l'île. À un certain moment, la route, qui contournait les collines et longeait des ravins, avait exactement la forme d'un *W*. Quoique tortueuses et raides, les routes étaient en bon état, et je fus frappé du travail qui avait dû être nécessaire pour les construire. Sur les hauteurs, l'air était frais et vivifiant. On dit que depuis que la pendaison n'est plus appliquée dans l'île, on n'y meurt plus, sauf en tombant d'une falaise ou en étant écrasé par des rochers dévalant de la montagne. Il paraît que, pendant longtemps, il y a eu des sorcières à Sainte-Hélène, comme chez nous en Amérique, à l'époque de Cotton Mather. Aujourd'hui les crimes sont rares. Pendant mon séjour, comme aucun cas criminel n'avait été porté devant la cour pendant l'année, le juge Sterndale se vit offrir une paire de gants blancs par les officiers de justice.

Quand je quittai la maison du gouverneur pour rentrer à Jamestown, un de mes compatriotes, M. Clark, m'emmena en voiture à Longwood, la maison de Napoléon. M. Morilleau, agent consulaire français, était chargé de l'entretien des lieux. Sa famille, composée de sa femme et de filles déjà grandes, possédait une éducation raffinée et une courtoisie parfaite ; elle passait là des jours, des mois et des années heureuses, bien qu'elle n'eût jamais dépassé les frontières de Sainte-Hélène.

Le 20 avril, le *Spray* était prêt à reprendre la mer. Avant de retourner à bord, je déjeunai au château avec le gouverneur et sa famille. Lady Sterndale m'avait envoyé le matin depuis Plantation House un grand gâteau aux fruits pour le voyage. C'était un gâteau tout en hauteur et j'en mangeai avec modération, me sembla-t-il, mais il ne se garda pas aussi longtemps que je l'aurais souhaité. Je mangeai la dernière tranche avec la première tasse de café que je pris à Antigua, aux Antilles, ce qui, après tout, était presque un record. Celui que ma sœur m'avait fait dans notre petite île de la baie de Fundy, avant mon départ, avait duré aussi longtemps, exactement quarante-deux jours.

Après le déjeuner, on me confia du courrier pour l'Ascension, ma prochaine escale. M. Poole et sa fille vinrent ensuite faire une visite d'adieu au *Spray*, m'apportant un panier de fruits. Il était déjà tard le soir quand je virai l'ancre et appareillai, cap à l'ouest, désolé de quitter mes nouveaux

amis. Mais la brise gonflait une fois de plus les voiles du *Spray* et je regardai longtemps le feu que le gouverneur avait allumé, en signe d'adieu, sur Plantation House. L'île s'effaça peu à peu derrière moi dans la nuit, et à minuit le feu lui-même avait disparu sous l'horizon.

Quand le jour se leva, il n'y avait aucune terre en vue, et la journée s'écoula comme les jours précédents, sauf un petit incident. Le gouverneur Sterndale m'avait donné un sac de café en gousses, et Clark, l'Américain, dans un moment d'égarement, avait embarqué une chèvre sur mon sloop. « Elle donnera des coups de tête dans le sac de café, et vous aidera à sortir les grains des gousses », avait-il assuré. Il ajouta qu'en plus d'être utile, elle me tiendrait aussi bien compagnie qu'un chien. Je m'aperçus bientôt que mon compagnon de croisière, ce chien à cornes, avait besoin d'être solidement arrimé. J'eus le tort de ne pas l'enchaîner au mât mais de l'attacher seulement avec une corde en chanvre, je le compris à mes dépens. À part le premier jour, avant que la chèvre n'acquît le pied marin, je ne fus plus tranquille. Poussée sans doute par le diable, cette incarnation du démon menaça de tout dévorer à bord, depuis le foc jusqu'aux bossoirs arrière. C'est le plus redoutable pirate que j'aie rencontré de tout mon voyage. Elle commença par manger ma carte des Antilles dans ma cabine, pendant que je travaillais à l'avant, et alors qu'elle était solidement attachée près de la pompe. Hélas ! Il n'y avait pas un seul filin sur le sloop capable de résister aux dents de cette chèvre diabolique ! Il est vrai que je n'avais jamais eu de chance avec les animaux embarqués à bord. Ainsi, le crabe des Keeling ; à peine avait-il réussi à passer une de ses pinces hors de sa prison que mon ciré, pendu à sa portée, avait été déchiré en mille morceaux. Encouragé par cet exploit, il était arrivé à démolir sa cage, et, une fois en liberté dans la cabine, il se mit à tout déchiqueter autour de lui, avant de s'attaquer à moi… J'avais espéré le rapporter vivant à la maison, mais cela s'avéra impossible. Ensuite, la chèvre dévora mon chapeau de paille, si bien qu'en arrivant au port je n'avais rien à me mettre sur la tête. Ce dernier méfait décida de son destin. Le 27 avril, le *Spray* arriva à l'Ascension où l'équipage d'un navire de guerre se trouvait en garnison. Le maître d'équipage vint à bord ; au moment où il m'accostait, la chèvre sauta dans la chaloupe et fit mine de s'attaquer aux matelots. Voyant cela, je les priai d'emmener immédiatement la misérable à terre, ce qu'ils firent avec grand plaisir. Elle tomba entre les mains d'un excellent Écossais, qui doit l'avoir encore aujourd'hui.

J’étais donc destiné à naviguer dans la plus grande solitude, mais cela n’avait pas d’effets néfastes ; au contraire, les heures de méditation en mer faisaient croître en moi un sentiment de charité et de bienveillance.

Dans l’isolement total des contrées lugubres proches du cap Horn, j’aurais été incapable de détruire la moindre existence, sauf en cas de légitime défense ; et lorsque je naviguais dans le détroit, l’idée de tuer un animal pour me nourrir me répugnait. Pourtant, plus tard, aux Samoa, j’ai été très heureux de manger un poulet rôti, mais je me rebellai quand quelqu’un me suggéra d’emporter des poulets à bord comme nourriture. Mme Stevenson, entendant mes protestations, s’y associa et déclara que tuer et manger mes compagnons de voyage s’apparenterait à un assassinat ou à un acte de cannibalisme.

Quant aux animaux domestiques, il n’y avait pas de place sur le *Spray* pour un noble chien, et pendant très longtemps, l’idée d’un petit roquet est restée liée, dans mon esprit, à celle de la rage. J’avais assisté à la mort d’un jeune Allemand victime de cette effrayante maladie, et, à la même époque, j’avais appris le décès, également de la rage, d’un jeune employé d’assurances à qui j’avais eu affaire peu de temps auparavant. J’ai vu un jour tout l’équipage d’un navire monter dans le gréement pour échapper à un chien enragé qui courait sur le pont. C’est pourquoi je pensais qu’il n’était pas prudent de faire courir un tel risque à l’équipage du *Spray*, et plus d’une fois j’ai répondu avec impatience à ceux qui me demandaient si je n’avais pas de chien : « Le chien et moi ne resterions pas longtemps ensemble sur le même bateau ! »

Un chat aurait été sans danger, mais je n’avais que faire d’un chat à bord. De plus, c’est un animal plutôt asocial. Il est vrai qu’un rat vint sur le *Spray* aux Keeling, et un autre à Rodriguez, ainsi qu’un mille-pattes. L’un de ces rats ne resta pas à bord, et je réussis à capturer l’autre. Pour le premier, j’avais fabriqué, grâce à de longs et persévérants efforts, un piège perfectionné avec lequel j’espérais pouvoir le prendre. Mais le rusé rongeur se douta sans doute de quelque chose, car il quitta le *Spray* le jour même où je terminais l’appareil destiné à l’éliminer. Selon la tradition, l’arrivée de rats à bord d’un bateau est considérée comme un présage rassurant, et j’avais l’intention de conserver le rat de Rodriguez. Hélas, un manquement à la discipline fit que les choses tournèrent mal pour lui. Une nuit en mer, pendant que je dormais dans ma cabine, il entreprit de se promener sur moi, en commençant par la tête, que j’ai particulièrement sensible. Je dormais

légèrement, et, avant que son impertinence ne l'eût mené seulement jusqu'à mon nez, je criai : « Rat ! », le saisis par la queue et le jetai à la mer par le capot à glissière.

Quant au mille-pattes, j'ignorai sa présence jusqu'à ce que le misérable, tout comme le rat, s'attaquât à ma tête et me mordît cruellement le cuir chevelu. C'était plus que je ne pouvais tolérer… Quelques applications d'huile vinrent à bout de la morsure empoisonnée, qui avait été très douloureuse au début.

À partir de ce moment-là, plus aucun être vivant ne troubla ma solitude, pas même un insecte, si ce n'est mon araignée de Boston et son épouse, maintenant à la tête de toute une famille. Cependant, à la fin de la traversée de l'océan Indien, je fus envahi par des centaines de moustiques. Il avait suffi qu'un tonneau à moitié plein d'eau de pluie restât sur le pont pendant cinq jours pour que la musique commençât. Je la reconnus immédiatement : c'était la même que celle que l'on peut entendre entre l'Alaska et La Nouvelle-Orléans.

À Cape Town, un soir que je dînais en ville, je fus charmé par le chant d'un grillon, et M. Branscombe offrit de m'en capturer une paire. Il me les envoya à bord le lendemain, dans une boîte portant leurs noms : Pluton et Vaurien. Je rangeai la boîte dans un coin et l'y laissai jusqu'à ce que je reprisse la mer, quelques jours plus tard. Je n'avais jamais entendu dire que les grillons mangeaient quoi que ce soit. Mais il apparut que Pluton devait être cannibale, car lorsque j'ouvris la boîte, il ne restait de Vaurien que les ailes. Pluton lui aussi était mal en point : étendu sur le dos et tout raide, parfaitement mort.

L'île de l'Ascension, où j'abandonnai la chèvre, est aussi appelée la « Frégate de pierre ». C'est un lieu de ravitaillement pour la marine d'Afrique du Sud. Elle se trouve à 7° 55' de latitude sud et 14° 25'' de longitude ouest, en plein milieu des alizés de sud-est, à huit cent quarante milles de la côte du Liberia. C'est une masse de matière volcanique surgie du fond de l'eau, jusqu'à une hauteur de deux mille huit cent dix-huit pieds. C'est un point stratégique important, et, bien sûr, elle appartenait à l'Angleterre avant même que la lave fût refroidie. Au sommet de l'île, dans les nuages, se trouvent quelques arpents de terre où la végétation s'est installée ; une petite ferme scientifique supervisée par un Canadien est établie là. On y élève des moutons et des vaches pour l'approvisionnement

de la garnison. Il y a de l'eau en quantité. Bref, cet amas de cendre et de lave est parfaitement approvisionné et fortifié, et pourrait soutenir un siège.

Aussitôt après mon arrivée, le capitaine Blaxland, commandant de l'île, m'envoya ses remerciements pour le courrier que j'avais apporté, et il m'invita à dîner chez lui. Il est à peine besoin de mentionner que j'acceptai immédiatement son hospitalité. Lorsque je touchai terre, une voiture m'attendait et un matelot au large sourire conduisit son cheval par la bride, jusqu'à la maison de mon hôte, sur la colline, comme si j'avais été un lord de l'amirauté ou un gouverneur. Il me reconduisit ensuite de la même manière. Le lendemain, je visitai les sommets perdus dans les nuages, toujours dans le même équipage et avec le même vieux marin menant le cheval. Il n'y avait certainement personne dans toute l'île de plus désireux que moi de marcher et de se dégourdir les jambes. Le marin le savait. Finalement, je lui proposai d'échanger nos places :

« Laissez-moi prendre la bride, dis-je, j'arriverai bien à empêcher le cheval de s'emballer !

– Par la Frégate de pierre ! s'exclama-t-il en éclatant de rire ; ce cheval ne risque pas d'aller plus vite qu'une tortue ! Si je ne le tirais pas de toutes mes forces, nous n'arriverions jamais ! »

Je fis la plus grande partie du trajet à pied, même dans les parties raides, et, chemin faisant, mon guide, un vrai loup de mer, devint un excellent ami. En arrivant au sommet de l'île, je rencontrai M. Schank, le fermier canadien, et sa sœur. Ils vivaient très confortablement dans une maison au milieu des rochers, aussi tranquilles que des coqs en pâte. Il me fit visiter sa ferme et me conduisit dans un tunnel qui réunissait entre eux deux champs séparés par une montagne infranchissable. M. Schank me dit qu'il lui arrivait souvent de perdre des vaches, des brebis ou des béliers qui tombaient du haut des rochers escarpés. Il avait déjà vu aussi, me dit-il, une vache en pousser une autre du haut d'un précipice, et retourner ensuite brouter paisiblement. Il semblait que les animaux de l'île, tout comme les humains partout dans le monde, trouvaient parfois leur territoire trop petit.

Le 26 avril, alors que j'étais à terre, une très forte houle se leva, rendant impossible la mise à l'eau d'une embarcation. Heureusement, mon sloop était mouillé en eau profonde, à l'écart des brisants et en sécurité, pendant que j'étais confortablement installé à écouter les bonnes histoires des officiers de la garnison. Le soir du 29, la mer s'étant calmée, j'allai à bord et commençai à me préparer pour partir tôt le lendemain. Le gouverneur de

l’île et son état-major vinrent me serrer chaleureusement la main sur la jetée.

Pour des raisons d’ordre scientifique, je me livrai au milieu de l’océan à une enquête minutieuse sur l’équipage du *Spray*. Très peu de personnes jusque-là avaient mis mes dires en doute, et très peu le feraient certainement à l’avenir ; mais pour eux, je voulais prouver de façon irréfutable qu’il n’était pas nécessaire, pour faire le tour du monde à bord d’un sloop, d’avoir plus d’un membre d’équipage et que le *Spray* avait bien navigué avec un seul homme à bord. C’est pourquoi j’avais donné rendez-vous le matin au lieutenant Eagles pour qu’il enfumât le sloop, empêchant ainsi toute personne de se cacher à bord. La preuve était faite que j’étais absolument seul sur le *Spray*. Une attestation me fut délivrée, qui venait s’ajouter à tous les documents officiels émanant des douanes, des services de santé et de nombreux consulats. Mais le récit de mon voyage pourrait tomber entre les mains de personnes peu au fait de la façon de fonctionner de tous ces services.

Une fois en possession du certificat du lieutenant, le *Spray* appareilla, s’éloignant des rochers battus par les vagues, poussé par un alizé frais et vivifiant. Le 8 mai 1898, en route pour la maison, il croisa le sillage qu’il avait tracé le 2 octobre 1895, au début de son voyage. Je passai Fernando de Noronha de nuit, à quelques milles au sud, si bien que je ne vis pas l’île. J’étais heureux que le *Spray* eût fait le tour du globe, et, même s’il ne s’agissait que d’une aventure, je ne doutais absolument pas de son utilité et me dis : « Quoi qu’il arrive maintenant, ce voyage restera dans l’Histoire. » Une page était tournée.

Chapitre XX

Dans le courant du cap Saint-Roque – La guerre hispano-américaine – Échange de signaux avec l'*Oregon* – La prison de Dreyfus sur l'île du Diable – Retour de l'étoile Polaire – Le phare de la Trinité - Charmant accueil à la Grenade – Encore des conférences.

Le 10 mai, la mer changea complètement. Je n'avais plus aucun doute sur ma longitude, si jamais j'en avais eu. D'étranges petites lames, comme je n'en avais pas vu depuis longtemps, produisaient sur la coque une agréable musique. Je m'assis tranquillement sur le pont pour écouter leur chanson, pendant que le *Spray* poursuivait sa route. Au vu de ces petites lames, j'avais la certitude que je me trouvais au large du cap Saint-Roque et que j'avais atteint le courant qui contourne le cap. Nous autres vieux marins prétendons que ce sont les alizés qui forment le courant qui, à partir de ce point, est gouverné par les côtes du Brésil, de la Guyane, du Venezuela, et, comme disent certains, la doctrine de Monroe.

Les alizés avaient soufflé pendant quelques jours et le courant, maintenant au plus fort, atteignait quarante milles par jour. Cela, ajouté à la vitesse enregistrée par le loch, donnait la jolie somme journalière de cent quatre-vingts milles, pendant plusieurs jours consécutifs. Je ne vis rien de la côte du Brésil, bien que je n'en fusse pas très éloigné.

J'ignorais que la guerre avec l'Espagne avait éclaté et que j'étais susceptible, précisément en cet endroit, de rencontrer l'ennemi et d'être capturé. À Cape Town, plusieurs personnes m'avaient dit que, selon elles, la guerre était inévitable et elles m'avaient prévenu : « Les Espagnols vous prendront, les Espagnols vous prendront ! » À cela je répondais que, si c'était le cas, ils n'auraient pas grand-chose. Même dans la fièvre qu'avait suscitée le désastre du *Maine*, je ne pensais pas qu'il y aurait la guerre ;

mais je ne suis pas un politicien. À vrai dire, je n'avais pas réellement pensé à tout cela, quand, le 14 mai, juste au nord de l'Équateur et à la hauteur de la rivière Amazone, j'avais aperçu, sortant de l'horizon derrière moi, un mât en haut duquel flottait la bannière étoilée, puis, très vite après, telle une citadelle, l'*Oregon* ! Comme il s'approchait, j'avais vu qu'il portait le signal « C B T », qui signifie : « Y a-t-il des navires de guerre aux alentours ? » Juste sous ces drapeaux, paraissant plus grand que la grand-voile du *Spray*, se trouvait le drapeau espagnol le plus jaune que j'aie jamais vu. J'en eus des cauchemars en y repensant.

Je ne réussis à lire le signal de l'*Oregon* que quand il me dépassa, car il se trouvait à environ deux milles, et je n'avais pas de jumelles. En réponse, je hissai le signal « Non », car je n'avais vu aucun navire de guerre espagnol ; en fait, je n'en avais pas cherché. Quant à mon dernier signal : « Restons ensemble pour nous protéger mutuellement », le capitaine Clark ne sembla en faire aucun cas. Peut-être n'avait-il pas bien vu mes petits pavillons. Toujours est-il que l'*Oregon* continua sa route à toute vitesse, à la recherche de l'ennemi, comme je l'appris plus tard. Il salua au passage par trois fois le drapeau du *Spray*. Nous avions tous deux passé l'équateur quelques heures auparavant. Je réfléchis longtemps cette nuit-là aux risques qu'une guerre pourrait faire courir au *Spray*, maintenant qu'il avait surmonté tous les dangers, ou presque, de la mer. Mais l'espoir finit par revenir et mes craintes s'apaisèrent.

Le 17 mai, après une nuit venteuse, j'aperçus au lever du jour l'île du Diable, sous le vent, à deux quarts de côté, pas très loin de moi. Le vent soufflait toujours avec violence. En arrivant par le travers, je vis clairement sur l'île de grands bâtiments gris foncé. Mais aucun drapeau ni aucun signe de vie.

Un peu plus tard dans la journée, je rencontrai un trois-mâts barque français se dirigeant vers Cayenne, au plus près bâbord amures. Le *Spray* était également au plus près du vent, tribord amures, essayant péniblement de se dégager de la côte, car pendant la nuit, le courant m'avait mis trop près du rivage, et j'en étais maintenant à envisager de supplier le ciel de faire tourner le vent. J'avais déjà eu ma part de vents favorables sur les océans, et je me demandais s'il serait juste que la brise tourne en ma faveur, alors que le bateau français allait dans l'autre sens. Il avait déjà assez de mal avec le courant contraire et la brise trop faible. Aussi, je ne pus que me dire intérieurement : « Mon Dieu, laissez les choses comme elles sont, mais

n’aidez pas le français maintenant, car ce qui serait bon pour lui signerait ma ruine ! »

Je me souvins, dans ma jeunesse, d’avoir entendu un capitaine prétendre que, en réponse à sa prière, le vent avait tourné du sud-est au nord-ouest, à sa plus grande satisfaction. C’était un homme très bien, mais voulait-il glorifier l’architecte, celui qui règne sur les vagues et le vent ? Car, autant que je m’en souvienne, ce n’était pas un alizé qui avait ainsi changé de direction, mais plutôt un de ces vents variables qui, si on prie assez longtemps, finissent toujours par tourner. Et puis cet homme n’avait peut-être pas face à lui un confrère faisant route opposée et très satisfait de l’état du vent.

Le 18 mai 1898, il est écrit en gros dans le livre de bord du *Spray* : « Cette nuit, par latitude 7° 13’ nord, pour la première fois en presque trois ans, je vois l’étoile Polaire. » Le jour suivant, le *Spray* parcourut cent quarante-sept milles. À cela, il convient d’ajouter trente-cinq milles de courant favorable.

Le 20 mai, au coucher du soleil, l’île de Tobago, au large de l’Orénoque, apparut dans le Nord-Ouest, à environ vingt-deux milles. Le *Spray* se rapprochait rapidement de sa destination finale. Plus tard, le soir, comme je longeais la côte de Tobago, par belle brise, mon attention fut attirée par l’éclat soudain des brisants que je voyais à bâbord, pas très loin de moi. Je lofai aussitôt vers le large puis virai en direction de l’île. Mais me trouvant trop près de la terre, je virai de nouveau, sans que cela écartât vraiment le danger. Quelle que fût ma route, il me semblait que si le sloop réussissait à doubler les rochers, il les raserait de très près ; aussi, je continuais à surveiller avec anxiété, tout en luttant contre le courant et perdant peu à peu de ma route. Je restai ainsi pendant plusieurs heures à regarder les éclats de lumière apparaître aussi régulièrement que le rythme de la houle, et, me semblait-il, toujours plus proches. C’était bien sûr un récif de corail – là-dessus, je n’avais aucun doute –, et méchant avec ça. Encore pire, il se pouvait qu’il y eût d’autres récifs dans le coin, vers où le courant me portait, et où mon sloop allait se perdre. Je n’avais pas navigué dans ces eaux depuis ma jeunesse et regrettai amèrement à cet instant d’avoir accueilli à mon bord la chèvre qui avait mangé mes cartes. Je cherchai dans ma mémoire toutes les histoires de navires perdus sur des récifs et de pirates réfugiés dans des coraux qu’aucun bateau ne pouvait approcher, mais je ne voyais rien qui pût s’appliquer à Tobago, sauf un naufrage imaginaire de

Robinson Crusoé, ce qui ne me donnait pas beaucoup d'informations sur les récifs. Je me souvenais seulement que Robinson Crusoé, cette fois-là, avait conservé sa poudre sèche.

« Voilà que ça déferle de nouveau ! m'écriai-je ; et comme c'est près ! La dernière déferlante a failli embarquer ! Mais tu vas t'en sortir, mon vieux *Spray* ! Encore une lame comme celle-là, et tu sauves ta quille et ta coque ! » Je lui flattais la poupe de la main, fier de son dernier effort pour se sortir du danger, quand une vague beaucoup plus haute que les autres le souleva et me fit voir tout le récif. Je me laissai tomber sur un rouleau de cordage, stupéfait et sans voix, non pas désespéré, mais réjoui. Foi d'Aladin ! Foi de lanterne de pêcheur ! Ce que j'avais pris pour des brisants n'était que le reflet du grand feu tournant de Trinidad, à trente milles de moi ! La puissante lumière blanche balayait maintenant l'horizon et me remplissait d'aise. Mais, cher Neptune, je jure sur ma vie que je me croyais en présence d'un récif sur lequel la mer se brisait, et ce, malgré ma longue expérience de la mer et des coraux. Pendant tout le reste de la nuit, je vis des rochers imaginaires autour de moi, et comme le *Spray* risquait toujours d'en toucher un réel, je tirai des bords jusqu'au lever du jour, restant autant que possible sur la même route, tout cela parce que je n'avais pas de carte. J'aurais volontiers cloué la peau de cette maudite chèvre de Sainte-Hélène sur le pont.

Je me dirigeai maintenant vers la Grenade, où j'apportais du courrier de l'île Maurice. Le 22 mai vers minuit, j'atteignis l'île et jetai l'ancre en face de la ville de Saint-Georges. J'entrai dans le port le lendemain matin, après quarante-deux jours de mer depuis le cap de Bonne-Espérance. C'était une belle course et je tirai une nouvelle fois mon chapeau au pilote de la *Pinta*.

Lady Bruce, de Port-Louis, m'avait dit que Grenade était une île adorable et qu'il fallait absolument que je m'y arrêtasse. Quand le *Spray* arriva, je constatai qu'il était attendu. « Comment se fait-il ? demandai-je.

— Nous avons appris que vous étiez passé à l'île Maurice, et de là, puisque vous avez rencontré Sir Charles Bruce, notre ancien gouverneur, nous savions bien que vous vous arrêteriez ici. »

C'était un accueil charmant, et je fus enchanté de rencontrer des personnes aussi aimables.

Le 28 mai, le *Spray* quitta la Grenade et, naviguant sous le vent des Antilles, il arriva le 30 à Saint-Domingue. Faute de renseignements précis, je jetai l'ancre au mouillage de quarantaine, car je n'avais toujours pas de

carte, n’ayant pu m’en procurer à la Grenade. Je n’en trouvai pas non plus à Saint-Domingue et fus menacé d’une amende pour m’être trompé d’ancrage. Il n’y avait pourtant aucun navire, ni sur rade ordinaire, ni sur rade de quarantaine, et je ne comprenais pas la différence qu’il y avait entre les deux. Mais un Nègre, sorte d’officier de port, jugeant sans doute qu’il y avait une différence, vint me donner l’ordre d’aller sur l’autre rade, ce qui ne me convenait pas du tout, car j’avais constaté que la mer y était grosse à cause des forts rouleaux qui venaient du large. Au lieu d’obtempérer et d’appareiller sur-le-champ, je lui répondis que je partirais dès qu’il m’aurait procuré une carte, et je le priai d’aller me la chercher. « Mais je vous dis que vous devez partir avant d’avoir quoi que ce soit ! » insista-t-il en élevant la voix pour que tous les gens autour pussent l’entendre. « Et tout de suite ! » Il entra alors dans une colère folle car les gens se mirent à rire en voyant l’équipage du *Spray* tranquillement assis sur le pavois, au lieu de se préparer à appareiller.

« Je vous dis qu’ici c’est le mouillage de quarantaine ! hurla-t-il encore plus fort.

— Très bien, général, dis-je, je veux être mis en quarantaine.

— Bravo, chef ! cria quelqu’un sur la plage ; vous êtes déjà en quarantaine ! » Tandis que d’autres demandaient à l’« officier » de faire partir ce foutu Blanc de là.

Le public était à peu près également divisé entre ceux qui étaient pour moi et ceux qui étaient contre.

Celui qui avait commencé toute cette agitation abandonna la partie quand je demandai à être mis en quarantaine, et il envoya chercher un tout-puissant mulâtre qui arriva bientôt en bateau, raide et guindé, tout gonflé de son importance. Dès que son faux-col fut à ma hauteur, je lui criai : « Des cartes ! Est-ce que vous avez des cartes ? »

« Non, m’sieur, répondit-il, drapé dans sa dignité, les cartes ne poussent pas ici. »

Ne doutant pas de cette information, je virai l’ancre immédiatement, comme j’avais eu l’intention de le faire dès le début, et je me dirigeai vers Saint-John, dans l’île d’Antigua, où j’arrivai le 1er juin après avoir navigué avec beaucoup de précaution, bien au milieu du chenal.

Le *Spray* fut accueilli par la vedette du capitaine de port, à bord de laquelle se trouvait Sir Francis Fleming, gouverneur des Îles Sous-le-Vent ; à la grande satisfaction de mon équipage, il donna l’ordre de me remorquer

dans le port. Le lendemain, Son Excellence et Lady Fleming, avec le capitaine Burr, de la marine royale britannique, me rendirent visite. À Antigua, comme à la Grenade, on mit gratuitement à ma disposition le palais de justice et, dans les deux endroits, un auditoire hautement intéressé se pressa pour m'écouter parler des mers que le *Spray* avait affrontées et des pays qu'il avait visités.

Chapitre XXI

En route pour la maison – Dans le calme du tropique du Cancer – Une mer couverte d'algues – L'étai se rompt dans la tempête – Une tornade m'accueille à Fire Island – Changement de plan – Arrivée à Newport – Fin d'une croisière de quarante-six mille milles – Retour à Fairheaven.

Le 4 juin 1898, j'allai pour la dernière fois au consulat des États-Unis, pour retirer mon permis de naviguer en solitaire, même autour du monde. Le consul, M. Hunt, avant de me donner le papier, comme l'avait fait avant lui le général Roberts lorsque j'étais au Cap, écrivit dessus un petit commentaire sur mon voyage. Ce document, comme il est de règle, se trouve maintenant au ministère des Finances, à Washington.

Le 5 juin 1898, le *Spray* appareilla pour un port américain, se dirigeant d'abord sur le cap Hatteras. Le 8 juin, il passa exactement à l'aplomb du soleil, allant du sud vers le nord. La déclinaison du soleil était ce jour-là de 22° 54' et la latitude du *Spray* était exactement la même, peu avant midi. Beaucoup penseront qu'il fait excessivement chaud juste sous le soleil. Mais ce n'est pas toujours le cas. La température reste tout à fait supportable tant qu'il y a de la brise et un petit clapot. Il peut faire beaucoup plus chaud dans les villes ou sur les plages de sable, même à des latitudes plus élevées.

Le *Spray* filait maintenant joyeusement vers la maison, marchant admirablement comme d'habitude, quand il entra soudain dans la zone du tropique du Cancer où ses voiles se mirent à battre mollement. J'avais presque oublié cette zone de calme, ou je la considérais comme une légende. Mais je découvrais qu'elle était bien réelle, et difficile à traverser. C'était dans l'ordre des choses, et après la tempête de sable de la côte

africaine, la « pluie de sang » d'Australie, le risque de guerre aux alentours, il m'aurait manqué quelque chose si je n'avais pas rencontré cette zone de calme. Pourtant, il me fallut une bonne dose de philosophie, car se voir ainsi arrêté pratiquement à l'entrée du port en aurait exaspéré de plus patients que moi. L'épreuve dura huit jours. Tous les soirs pendant cette période, je lisais sur le pont à la lueur d'une bougie. Il n'y avait absolument aucun vent, et la mer était plate et monotone. Pendant trois jours, je vis à l'horizon un trois-mâts, lui aussi encalminé. Des algues, des sargasses, flottaient sur la mer en énormes bouquets ou en longues traînées ; au milieu de cette végétation nageaient çà et là des animaux marins, grands et petits, le plus curieux d'entre eux étant un minuscule hippocampe que je capturai et rapportai chez moi dans une bouteille. Mais le 18 juin, un coup de vent arriva du sud-ouest et les sargasses se dispersèrent.

Ce jour-là, il y eut de nouveau suffisamment de vent, et même trop. Je pourrais en dire autant de la mer. Le *Spray* était au milieu du turbulent Gulf Stream. Il sautait comme un marsouin sur les lames agitées. Comme s'il voulait rattraper le temps perdu, il bondissait de crête en crête. À la suite d'un choc soudain, le gréement commença à céder. Ce fut d'abord l'estrope de la grande écoute qui se cassa, puis une poulie de la drisse de pic se détacha. Il était temps d'arriser et de réparer, et tout l'équipage monta alors sur le pont pour s'y employer.

Le 19 juin fut beau, mais le 20 au matin le vent se remit à souffler, accompagné de vagues croisées qui agitaient le bateau en tous sens. Au moment où je pensai à diminuer la voilure, l'étai se rompit au capelage et tomba, avec le foc, dans la mer. J'éprouvai une étrange sensation en voyant la voile tomber, et en n'apercevant plus que le ciel à la place où elle se trouvait auparavant. Toutefois, j'eus la présence d'esprit de courir à l'avant et de profiter de la première grosse lame pour rattraper le foc et le remonter à bord avant qu'il fût entraîné sous la quille et déchiqueté. Je conclus, d'après le travail que j'effectuai en à peine trois minutes, que je ne m'étais pas ankylosé durant le voyage ; et comme je n'avais pas non plus attrapé le scorbut, et qu'il ne me restait que quelques degrés à couvrir pour arriver à destination, je me dis que je pourrais terminer mon voyage sans l'aide d'un médecin. Certes, ma santé était excellente et je courais très lestement sur le pont, mais pourrais-je grimper dans la mâture ? Le grand Neptune me mit durement à l'épreuve à l'instant même, car, l'étai étant rompu, le mât ployait comme un roseau, et il n'était pas facile d'y monter. Mais, ayant des

poulies et du filin de rechange, je parvins à fixer un palan en tête de mât et à raidir solidement l'étai. Je hissai à nouveau le foc, avec un ris, et il se remit à me tirer, comme un bon petit soldat, vers la maison. Si le mât n'avait pas été aussi bien implanté, il aurait certainement cassé quand l'étai avait cédé. Le bon travail de construction de mon vaisseau m'a encore une fois sauvé. Le 23 juin, j'étais fatigué, fatigué, très fatigué, de ces grains imprévisibles et de cette mer agitée. Je n'avais pas vu un seul bateau depuis des jours, alors que j'avais espéré avoir de temps en temps la compagnie d'une goélette. Nous étions habitués, le *Spray* et moi, au sifflement du vent dans les voiles et au clapotis de la mer contre les flancs du bateau, et nous n'aurions pu nous en passer ; mais nous les entendions depuis si longtemps ! Vers midi ce jour-là, une vraie tempête d'hiver arriva sur nous depuis le nord-ouest. On avait beau être dans le Gulf Stream, fin juin, de gros grêlons mitraillaient le *Spray* et les éclairs jaillissaient des nuages à flots continus. Cependant, je travaillai jour et nuit pour me rapprocher de la côte, où, le 25 juin, au large de Fire Island, je rencontrai la tornade qui, une heure plutôt, avait balayé New York, détruisant des immeubles et faisant voler des arbres en éclats ; même les bateaux, dans le port, avaient été arrachés de leur mouillage et précipités sur d'autres bateaux, causant de graves dégâts. Ce fut une des plus terribles tempêtes du voyage, mais je l'avais vue venir et je la reçus à sec de toile. Cependant, même ainsi, le sloop frémit sous le choc et se coucha sur le flanc. Heureusement, l'ancre flottante rappela l'avant dans le vent, le *Spray* se redressa et fit face à l'ouragan. Au milieu de la bourrasque, je ne fis rien d'autre que veiller, car qu'est-ce qu'un homme dans une tempête pareille ? J'avais vu un orage pendant mon voyage, au large de Madagascar, mais il n'avait rien de comparable à celui-ci. Ici, les éclairs duraient très longtemps et la foudre s'abattait tout autour de moi. Jusqu'à ce moment-là, mon but avait été de me diriger vers New York, mais quand la tempête se calma, je fis petite toile avec l'intention de trouver un port tranquille pour respirer un peu ; ainsi, sous voiles arisées, j'atteignis Long Island où j'apercevais les feux des bateaux côtiers. Toutes sortes de réflexions sur ce voyage qui se terminait m'assaillirent alors ; des chansons que j'avais bien souvent fredonnées me revenaient. Je me surpris à répéter les fragments d'un cantique que chantait souvent une brave paroissienne de Fairhaven quand je reconstruisais le *Spray*. J'entendis encore une fois les paroles de ce chant symbolique :

Par les vagues et le vent, je suis secoué et entraîné
Mais mon petit bateau brave
Les vents mugissants et les vagues tempétueuses.

Après cette tempête, je ne vis plus jamais le pilote de la *Pinta*.

Les expériences que j'avais vécues sur le *Spray* pendant plus de trois ans avaient été comme la lecture d'un livre dont chaque page était plus intéressante que la précédente, et la dernière de toutes, que je venais de lire, plus intéressante encore que les autres.

Au lever du jour, je vis que la couleur de la mer était passée du vert foncé au vert clair. Je sondai et trouvai treize brasses. Peu après, je reconnus la terre, à quelques milles à l'est de Fire Island, et longeant par jolie brise, je fis route sur Newport. Après cette furieuse tempête, le temps était remarquablement beau. Tôt dans l'après-midi, le *Spray* doubla Montauk Point ; le soir, Point Judith fut par le travers puis ce fut Beavertail. Poursuivant ma route, je trouvai un autre danger : l'entrée de Newport était minée. Le *Spray* longea les récifs, là où aucun navire, ami ou ennemi, n'aurait pu venir, à cause du peu d'eau, et sans risquer de déranger le navire de service au milieu du chenal. C'était une manœuvre délicate, mais je préférais frôler les rochers, plutôt que les mines. Au moment où je passai rapidement près du navire de guerre, le vieux *Dexter*, que je connaissais bien, quelqu'un à son bord cria : « Il vient un bateau ! » Je sortis tout de suite un feu, et entendis un appel : « Hohé du *Spray* ! » C'était la voix d'un ami et je savais qu'un ami ne tirerait pas sur le *Spray*. Je choquai un peu la grande écoute et le *Spray* se dirigea droit sur les feux du port. J'atteignis enfin le port à une heure du matin le 27 juin 1898 ; je jetai l'ancre, au terme d'un voyage de plus de quarante-six mille milles autour du monde, en trois ans, deux mois et deux jours.

Est-ce que l'équipage allait bien ? Et moi-même ? Le voyage m'avait été profitable sur bien des aspects. J'avais même pris un peu de poids et je pesais une livre de plus qu'à mon départ de Boston. Quant à mon âge, on aurait dit que l'horloge avait tourné à l'envers, car mes amis disaient : « Slocum a rajeuni ! » Et c'était vrai, j'avais l'impression d'avoir dix ans de moins que le jour où j'avais abattu le premier arbre pour reconstruire le *Spray*. Mon bateau aussi était en meilleur état que quand il avait quitté Boston pour son long périple. Sa coque était parfaitement saine et aussi étanche que celle des meilleurs bateaux. Il n'avait jamais pris l'eau, pas la

moindre goutte ! Je m'étais très peu servi de la pompe avant d'atteindre l'Australie ; ensuite, je ne l'avais plus touchée.

Le premier nom inscrit sur le livre de visites du *Spray*, de retour au port, fut celui de la personne qui avait toujours dit : « Le *Spray* reviendra. » Mais le *Spray* ne fut pas totalement satisfait tant que je ne l'eus pas ramené sur son lieu de naissance, à Fairhaven, Massachusetts. Je désirais moi aussi retourner sur les lieux de mes débuts, là où avait commencé, ainsi que je l'ai dit, mon rajeunissement. Aussi, le 3 juillet, par jolie brise, j'appareillai, longeai la côte jusqu'à la rivière Acushnet jusqu'à Fairhaven et j'amarrai le *Spray* au pieu en cèdre que j'avais planté dans la rive au moment de son lancement. Je n'aurais pu l'amener plus près de la maison.

Si le *Spray* n'a découvert aucun continent durant son voyage, c'est peut-être parce qu'il n'y a plus de continents à découvrir. D'ailleurs, il n'en cherchait pas, et ne souhaitait pas non plus philosopher sur les dangers de la mer. Trouver sa route vers des terres déjà connues est une belle aventure et le *Spray* a au moins fait une découverte : c'est que même la pire des mers n'est pas si terrible pour un bateau bien né. Aucun roi, aucun pays, aucun financier n'a jamais été sollicité pour le voyage du *Spray*, et il a pourtant mené à bien tout ce qu'il avait entrepris.

Toutefois, pour réussir dans quoi que ce soit, il est indispensable d'avoir une connaissance approfondie de son sujet et d'être prêt à toute éventualité. Si je regarde en arrière, je trouve, parmi les outils de mon modeste succès, un assortiment d'outils de charpentier, une horloge en fer-blanc et des semences de tapissier. Mais ce qui compte le plus est l'expérience que j'ai acquise au cours de mes années de navigation, où j'ai appris consciencieusement les lois de Neptune, que j'ai essayé de suivre durant mon voyage solitaire. Je n'ai pas eu à le regretter.

Maintenant, sans avoir – je l'espère – ennuyé mes lecteurs avec des détails scientifiques, des théories ou des déductions, je voudrais seulement dire que j'ai essayé de raconter simplement mon aventure. Ma tâche étant terminée, j'amarre mon bateau, fais un tour mort supplémentaire, et laisse mon *Spray*, pour le moment, en sécurité dans le port.

APPENDICE

Lignes et voilure du *Spray*

Tout ce que je sais de son pedigree – Les lignes du *Spray* – Pilotage automatique – Voilure et direction – Un exploit sans précédent – Deux mots à l’intention des navigateurs potentiels.

Par respect pour les marins de grande expérience, je me suis interdit, dans les précédents chapitres, que j’avais préparés pour une série de publications dans le *Century Magazine*, de trop entrer dans les détails de construction du *Spray* et dans mes méthodes de navigation. N’ayant aucune expérience de la navigation de plaisance, je ne pouvais pas savoir que les élégants bateaux vus dans les ports et le long des côtes avaient ou non les moyens de faire la même chose que le *Spray*, comme, par exemple, naviguer barre amarrée. Je savais seulement qu’aucun autre bateau n’avait jamais navigué ainsi autour du monde, mais je ne pouvais pas affirmer que personne ne pouvait le faire ou qu’avec des bateaux gréés d’une certaine manière, des hommes n’auraient pu naviguer aussi loin qu’ils le souhaitaient. Aussi fus-je très amusé d’entendre un expert prétendre que c’était impossible.

Le *Spray* sur lequel j’ai navigué était un bateau entièrement neuf, construit à partir d’un sloop qui portait le même nom, et qui, à ce que l’on disait, avait d’abord servi à la pêche aux huîtres sur les côtes du Delaware, une centaine d’années auparavant. Il n’existait aucun document attestant le lieu de sa construction. Il avait appartenu à une personne de Noank, dans le Connecticut, puis à quelqu’un du New Bedford, et, quand le capitaine Eben Pierce me l’avait présenté, à la fin de sa longue vie, il reposait, comme je l’ai déjà dit, sur des étais dans un champ de Fairhaven. Ses lignes faisaient penser à un bateau de pêche de la mer du Nord. En le reconstruisant

membrure après membrure, planche après planche, je l’agrandis de douze pouces au milieu, dix-huit pouces à l’avant et quatorze pouces à l’arrière, accentuant ainsi sa tonture, et pensant que cela en ferait un meilleur hauturier. Je ne vais pas raconter à nouveau l’histoire de la reconstruction du *Spray*, ce que j’ai déjà fait en détail dans le premier chapitre, mais je voudrais seulement rappeler qu’une fois fini, ses dimensions étaient de trente-six pieds et neuf pouces hors tout, quatorze pieds et deux pouces de large, quatre pieds et deux pouces de creux dans la cale, sa jauge nette étant de neuf tonneaux, et sa jauge brute de douze tonneaux soixante et onze.

Je communique volontiers les cotes du *Spray* ainsi que les conseils que mon expérience limitée me permet de donner, car j’ai passé la plus grande part de ma vie sur les bateaux. Je n’ai pas ménagé ma peine pour les reproduire avec la plus grande exactitude. Le *Spray* fut conduit de New York à Bridgeport, Connecticut, et, sous la supervision du Park City Yacht Club, il fut sorti de l’eau et mesuré très soigneusement pour garantir un résultat satisfaisant. Le capitaine Robins réalisa la maquette. Les jeunes plaisanciers, qui n’aiment que les « fleurs de mer », ne regardaient certainement pas mon vaisseau d’un bon œil. Je leur accordai le droit d’avoir leur opinion, à condition que je pusse m’accrocher à la mienne. Ils trouvaient certainement à redire à ses extrémités raccourcies, dont les avantages se révélèrent particulièrement lorsque la mer était forte.

Certains éléments du pont auraient pu être installés différemment sans affecter les qualités du bateau. Mais je ne voyais aucune raison de mettre la cabine au centre plutôt qu’à l’arrière du voilier, comme sur le *Spray*, ce qui laissait très peu d’espace entre la barre et l’escalier. Certains disaient même que j’aurais pu améliorer la forme de l’arrière. Je n’en sais rien. L’eau s’écoulait parfaitement de la poupe, sans aucun phénomène de succion dû à une échancrure excessive.

Les marins d’eau douce demandaient : « Où est son surplomb ? » Ils n’ont jamais traversé le Gulf Stream par un vent de nord-est et ils ne savent pas ce qui convient quel que soit le temps. Si vous tenez à la vie, ne fabriquez jamais un surplomb en éventail pour un bateau hauturier. Tout comme un matelot juge son futur bateau en un coup d’œil, quand il s’y intéresse suffisamment, je jugeai ainsi le *Spray*, et ne fus pas déçu.

Le *Spray* voyagea depuis Boston jusqu’au détroit de Magellan gréé en sloop, et il connut une immense variété de conditions de temps. Je le gréai ensuite en yawl, ce qui fut un progrès, car la surface de la grand-voile, qui

était un peu lourde, fut réduite, et cela eut pour effet d'améliorer ses qualités de barre au près. Par vent arrière, je n'utilisais pas le tape-cul ; il restait plié. C'est avec sa bôme bien dégagée et le vent par deux quarts arrière que le *Spray* tenait le mieux son cap. Il ne me fallait jamais bien longtemps pour trouver combien de barre ou d'angle de gouvernail était nécessaire pour lui faire suivre sa route ; une fois que cela était fait, j'amarrais la barre. Il marchait alors sous grand-voile, avec le foc bordé à plat dans l'axe ou légèrement de côté, ce qui aidait à le stabiliser. Si le vent devenait trop fort, ou en cas de rafales, j'ajoutais parfois le clin-foc, sur un bout arrimé au beaupré, bordé à plat dans l'axe, ce qui était la chose la plus sûre, même par gros temps. J'avais besoin d'un hale-bas solide pour pouvoir descendre la grand-voile par vent fort. L'angle de barre variait selon la force et la direction du vent. Tous ces enseignements s'acquièrent rapidement par la pratique. Pour résumer, je peux dire qu'au près, par brise légère, et avec toutes ses voiles, le *Spray* n'avait pas besoin de gouvernail. Si le vent forcissait, j'allais sur le pont, je tournais la barre d'une poignée environ, avant de l'amarrer de nouveau.

J'aimerais répondre à toutes les questions que l'on pourrait me poser pour faire face à chaque éventualité, mais cela risquerait de surcharger mon livre. Je dirai seulement que l'on apprend beaucoup par la pratique et que, pour les amoureux de la voile, les meilleurs professeurs sont le bon sens et l'expérience.

Des appareils pour économiser le travail ? Je n'en avais aucun. Je hissais les voiles à la main ; les drisses passaient par des poulies ordinaires, avec des réas tout simples. Bien sûr, toutes les écoutes revenaient à l'arrière.

J'utilisais un guindeau en forme de treuil, parfois appelé crabe. J'avais trois ancres, qui pesaient respectivement quarante livres, cent livres et cent quatre-vingts livres. Le guindeau et l'ancre de quarante livres, tout comme la « tête de violon », la sculpture à l'extrémité de l'étrave, provenaient du premier *Spray*. Le lest, en ciment, était soigneusement calé dans le fond. Il n'y avait ni fer, ni plomb, ni aucun autre poids dans la quille.

Si j'ai pris des mesures avec une règle, je ne les ai pas notées, et même après ce long voyage, je ne pourrais donner spontanément la longueur du mât, de la bôme ou de la corne d'artimon. Je ne connaissais pas le point de poussée des voiles, sauf quand je devais les régler, et d'ailleurs je ne m'en souciais pas plus que d'une vieille corde.

De toute façon, dans un bon bateau, les calculs mathématiques sont toujours exacts, et le *Spray* les aurait très bien supportés. Il était facile à équilibrer et à régler.

Quelques vieux marins très compétents se demandaient comment le *Spray* avait pu tenir son cap par vent portant, comme il le fit pendant des semaines. L'un de ces messieurs, qui était mon ami et un capitaine très estimé, témoigna en tant qu'expert dans un procès pour meurtre à Boston, faisant valoir qu'il était impossible qu'un bateau tienne son cap assez longtemps pour que le barreur puisse quitter son poste et aller trancher la gorge du capitaine. Normalement, il devrait en être ainsi. On peut même dire que c'est toujours comme cela sur un bateau à voile carrée. Mais le *Spray*, au moment de ce drame, naviguait autour du globe sans personne à la barre, sauf à de rares moments. Cependant, je dois dire que cet élément n'aurait eu aucune influence sur le procès de Boston, car, selon toute probabilité, la justice a mis la main sur le véritable meurtrier. En d'autres termes, dans le cas d'un bateau semblable à celui de la tragédie, j'aurais témoigné comme l'ont fait les experts de la cour.

Voyez le parcours effectué par le *Spray* depuis l'île Thursday jusqu'aux îles Keeling, deux mille sept cents milles plus loin, en vingt-trois jours, sans personne à la barre, sauf pendant environ une heure. Aucun bateau au monde n'a jamais réussi, dans les mêmes circonstances, à faire d'une traite un aussi long voyage. Ce fut pourtant une très agréable navigation estivale. Personne ne peut savoir quel plaisir on éprouve à naviguer seul en toute liberté sur les océans immenses, à moins d'en avoir l'expérience. Il n'est pas nécessaire, pour ressentir ce bonheur, de voyager en solitaire, mais pour moi, ce fut vraiment une grande joie. Mon ami l'expert, le plus salé des capitaines d'eau salée, alors qu'il se tenait pas plus tard qu'hier sur le pont du *Spray*, fut tellement convaincu de ses qualités qu'il se mit à envisager avec enthousiasme de vendre sa ferme de Cap Cod pour reprendre la mer.

À des jeunes qui rêveraient de partir, je dirais : « Allez-y ! » Les récits des difficultés et des dangers de la mer sont pour la plupart exagérés. J'ai été à bonne école sur les bateaux réputés « durs » sur le rude océan Atlantique, et je ne me souviens pas d'avoir subi des brimades au cours de ces années. Ce sont ces souvenirs qui m'ont fait aimer la mer. Je me dois de dire que les officiers avec lesquels j'ai navigué dans ma jeunesse, et après, n'ont jamais levé un doigt sur moi. Ce n'étaient pas des anges, mais des hommes qui pouvaient se fâcher. J'avais envie d'être bien vu d'eux, et j'y

suis parvenu. Bien sûr qu'il y a des dangers en mer, comme à terre, mais l'intelligence et l'habileté que Dieu donne à l'homme permet de les réduire au minimum. On en revient toujours au bateau bien conçu pour affronter toutes les mers.

Évidemment, faire face aux éléments quand la mer se déchaîne n'est pas une mince affaire. Il faut bien connaître la mer, savoir qu'on la connaît, et ne jamais oublier qu'elle est faite pour naviguer.

J'ai donné, avec les plans du *Spray*, les dimensions d'un voilier que je considère comme capable d'affronter toutes les conditions de temps, et toutes les mers. Mais je dois ajouter que, pour mettre toutes les chances de son côté, il faut surtout embarquer avec soi une bonne dose d'expérience. Pour cela, il n'est pas utile d'avoir un seau de goudron autour du cou. D'un autre côté, la quantité de boutons dorés sur une veste n'est pas une garantie de sécurité pour un bateau.

Peut-être trouverai-je un jour des raisons de modifier les lignes de mon bon vieux *Spray*, mais, d'après mon expérience, pour des raisons de sécurité, je recommande fortement des formes bien pleines, de préférence aux formes élancées des voiliers rapides.

La conduite de bateaux comme le *Spray* apprendra beaucoup aux jeunes marins et sera un bon entraînement pour la navigation sur des bateaux plus importants. J'ai moi-même appris davantage sur le *Spray* que sur n'importe quel autre bateau ; en ce qui concerne la patience, la plus grande de toutes les vertus, c'est quand je voguais vers le détroit de Magellan, entre le continent et la lugubre Terre de Feu, où je devais barrer tant la navigation était compliquée, que j'appris à rester des heures assis à la barre, me contentant de dix milles par jour contre la marée. Après un mois passé comme cela, je trouvais toujours un air à fredonner alors que je refaisais plusieurs fois la même route en bataillant. Trente heures à la barre dans la tempête n'ont pas d'avantage entamé mon endurance, et empoigner les rames pour entrer ou sortir du calme d'un port n'avait rien d'exceptionnel pour l'équipage du *Spray*.

Les jours passaient, heureux, partout où mon bateau naviguait.

TABLE

Préface

Chapitre I
Chapitre II
Chapitre III
Chapitre IV
Chapitre V
Chapitre VI
Chapitre VII
Chapitre VIII
Chapitre IX
Chapitre X
Chapitre XI
Chapitre XII
Chapitre XIII
Chapitre XIV
Chapitre XV
Chapitre XVI
Chapitre XVII
Chapitre XVIII
Chapitre XIX
Chapitre XX
Chapitre XXI

Appendice
Lignes et voilure du *Spray*

Flammarion

Notes

1. M. J. Cuthbert Hadden, dans le *Century Magazine* de juillet 1899, démontre que cette plaque comporte une erreur quant à la date de la mort de Selkirk, qui serait survenue en 1721.

▲ Retour au texte

1. Nom tahitien de Mme Stevenson. (N.d.É.)

▲ Retour au texte

1. M. Andrew J. Leach, dans son rapport du 21 juillet 1897 à Joseph Chamberlain, ministre des Colonies, dit, au sujet de la visite de l'Iphigenia à l'atoll : « Quittant l'océan bleu profond, nous trouvâmes en entrant dans le cercle de corail un contraste des plus remarquables. Les brillantes couleurs de l'eau, transparente jusqu'à plus de 30 pieds, violette, bleu ciel, verte, avec les crêtes blanches des vagues étincelant dans le soleil, les îles entourées de palmiers, les plages de sable blanc, l'écume des brisants plus blanche encore, et enfin le lagon lui-même, mesurant sept ou huit milles du nord au sud, et cinq milles environ d'est en ouest, offraient un inoubliable spectacle. Quelques instants après notre arrivée, M. Sidney Ross, fils aîné de M. George Ross, vint nous saluer, et nous allâmes ensemble à terre. En arrivant au débarcadère, nous trouvâmes, halé au sec pour carénage, le *Spray*, de Boston, une embarcation de 12,70 tonnes brut, appartenant au capitaine Joshua Slocum. Il était arrivé dans l'île le 17 juillet, vingt-trois jours après avoir quitté l'île Thursday. Cet extraordinaire navigateur solitaire quitta Boston il y a environ deux ans, seul à bord, traversa le détroit de Magellan, passa aux îles de la Société, puis en Australie, et atteignit l'île Thursday par le détroit de Torres. »

▲ Retour au texte

2. Le récit que le Sailing Directory de Findlay donne de ces événements est légèrement différent. Je reproduis ici le récit qui m’a été fait par les petits-fils du capitaine Ross et ce que j’ai entendu dire sur place.

▲ Retour au texte

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library